SKRZYDLATA POLSKA

NR 28 (783) ● 10. VII. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

● PRZEZ RAJDOWE OKULARY ● SZYBOWNICY RADZIECCY PRZED WIELKĄ PRÓBĄ W ORLE ● „STARFIGHTERY" I ZACHODNIOEUROPEJSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY ●

● CORAZ TRUDNIEJ O SUKCES ● SKĄD STARTUJĄ SAMOLOTY?

Samolotowym Mistrzem Polski w Akrobacji na rok 1966 został EDMUND MIKOŁAJCZYK z Aeroklubu Gliwickiego, którego prezentujemy na okładce. Na stronach 4 i 5 zamieszczamy sprawozdanie z VI Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji w Rzeszowie oraz rozmowę z Edmundem Mikołajczykiem. Foto: T. Malinowski

LOTNICTWO NA XXXV MTP

W dniu 26 czerwca br. zostały uroczyście zamknięte XXXV Międzynarodowe Targi Poznańskie, w których wzięło udział 48 państw reprezentowanych przez 2 600 wystawców. Po raz pierwszy w historii Targów Poznańskich polski przemysł lotniczy wystąpił z tak bogatą ekspozycją, przedstawiając wiele nowości. Były wśród nich samoloty, śmigłowiec turbinowy oraz szybowce, silniki i osprzęt. Szczegółowy przegląd nowości lotniczych zamieścimy w następnym numerze „SP".

Na zdjęciu: Nowy samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga-3" z silnikiem gwiazdowym AI-14R w wersji sanitarnej.

Foto: Andrzej Dzikowski

TADEUSZ DZIUBA ZWYCIĘŻYŁ W II KRAJOWYCH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH

Telefonem z Lisich Kątów

W dniach od 16 do 30 czerwca br. odbyły się w Lisich Kątach II Krajowe Zawody Szybowcowe, z udziałem 24 uczestników. A oto wyniki (w poprzednim numerze podaliśmy wyniki pierwszych konkurencji):

V Konkurencja — trójkąt 110 km: 1 — Julian Ziobro (Jelenia Góra) — 69,9 km/h (1 000 pkt), 2 — Marek Pawluk (Stalowa Wola) — 69 km/h (975 pkt), 3 — Henryk Lisiecki (Jelenia Góra) — 68,3 km/h (950 pkt). Konkurencję ukończyło 23 zawodników.

VI Konkurencja — 2 × trójkąt 110 km. Ponieważ nikt nie ukończył tej konkurencji, zaliczono ją jako przelot po trasie nawigowanej: 1 — Romuald Szamkołowicz (Szczecin) — 120 km (1 000 pkt), 2 — Tadeusz Dziuba (Szczecin) — 110 km — (900 pkt), 3 — Ismet Secic (Jugosławia) — 97 km (750 pkt).

VII Konkurencja — trójkąt 300 km: 1 — Jerzy Góźdź (Ostrów) — 58,2 km/h (1 000 pkt), 2 — Tadeusz Dziuba (Szczecin) — 56,7 km/h (947 pkt), 3 do 6 — Marek Pawluk, Romuald Szamkołowicz, Wiera Kamińska, Zbigniew Noszczyk — 55,7 km/h (930 pkt). Konkurencję ukończyło 15 zawodników.

VIII Konkurencja — trójkąt 204,5 km: 1 — Julian Ziobro (Jelenia Góra) — 64,7 km/h (1000 pkt), 2 i 3 — Józef Gorszczyński (Katowice) i Ismet Secić (Jugosławia) — 48,8 km/h (917 pkt.). Konkurencję ukończyło 5 zawodników.

Wyniki ostateczne zawodów

1. Tadeusz Dziuba (Szczecin) — 6 814 pkt, 2. Edward Popiołek (Kraków) — 5 526 pkt, 3. Romuald Szamkołowicz (Szczecin) — 5 476 pkt, 4. Franciszek Szachewicz (Warszawa) — 5 007 pkt, 5. Adam Sosnowski (Białystok) — 4 996 pkt. Całość wyników podamy później.

HENRYK KUCHARSKI

AEROKLUBY

BIAŁYSTOK

Aeroklub Białostocki z każdym rokiem ożywia swą działalność propagandową. Coraz częstsze spotkania z czołowymi postaciami lotnictwa polskiego, odczyty, gawędy lotnicze, itp. organizowane wśród młodzieży szkół średnich, podstawowych, a nawet wśród przedszkolaków — to tylko niektóre z wielu form popularyzacji lotnictwa polskiego.

Z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka Przedszkole Nr 10 w Białymstoku otrzymało od Aeroklubu Białostockiego szybowiec typu „ABC".

Tadeusz Korzonek

KIELCE

Przy Aeroklubie Kieleckim powstały w ostatnim okresie drużyny lotnicze. Są nimi: drużyna przy Technikum Handlowym i Technikum Budowlanym w Kielcach. Koła nastawione są na rozpoczęcie i kontynuację szkolenia spadochronowego i szybowcowego. Opiekunem drużyny jest Barbara Flażyńska. W nagrodę za pracę tych drużyn 30 harcerzy odbyło loty szybowcowe.

*

W Kielcach odbyła się narada przewodniczących i działaczy kół lotniczych, mająca na celu podsumowanie działalności w roku szkolnym 1965/66. We współzawodnictwie na najlepsze koło lotnicze wyróżniły się: koło lotnicze PDK — Busko z opiekunem Marianem Marcem, koło lotnicze Liceum Ogólnokształcącego — Chęciny z opiekunem Stanisławem Sobczykiem, koło lotnicze Szkoły Podstawowej w Bielinach z opiekunem Jerzym Pytlewskim, koło lotnicze Szkoły Podstawowej — Wola Jackowa z opiekunem Bolesławem Ignatowiczem.

Na zakończenie narady odbyły się wybory przewodniczącego sekcji kół lotniczych, którym ponownie został wicedyrektor Liceum Ogólnokształcącego w Chęcinach Stanisław Sobczyk.

Marta Domagała

KONFERENCJA NAUKOWA W INSTYTUCIE LOTNICTWA

W ramach obchodów XX-lecia Instytutu Lotnictwa, w jego siedzibie w Warszawie odbyła się konferencja naukowo-techniczna pod hasłem „KONSTRUKCJE LEKKIE".

Szybki postęp techniczny oraz polepszenie jakości wyrobów uzależnione są m. in. od zmniejszenia ciężaru konstrukcji. Uzyskanie zdecydowanie lepszych wskaźników nowych pojazdów, urządzeń i maszyn wymaga stosowania nowych materiałów i rozwiązań konstrukcyjno - technologicznych. Przemysł lotniczy posiada stosunkowo duże doświadczenie w walce z ciężarem, w szczególności w zagadnieniach materiałowych, technologicznych i wytrzymałościowych konstrukcji skorupowych i przekładkowych.

Doceniając znaczenie rozpowszechnienia tych doświadczeń Instytut Lotnictwa zorganizował konferencję, w której wzięło udział ponad 200 uczestników z politechnik, instytutów naukowo-badawczych i zakładów przemysłowych. Wygłoszono 27 referatów. Przebieg konferencji wykazał, że istnieje duże zainteresowanie lekkimi tworzywami konstrukcyjnymi i metodami ich łączenia.

W związku z konferencją urządzono wystawę lotniczych elementów konstrukcyjnych wykonanych z tworzyw sztucznych, na której pokazano m. in. technologię ich wykonania.

Fragment wystawy lotniczych elementów konstrukcyjnych z tworzyw sztucznych. Foto: Z. Smusz

Wszystkie wygłoszone referaty zostały opublikowane w książce pt. „KONSTRUKCJE LEKKIE", wydanej przez Branżowy Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej Instytutu Lotnictwa.

Mgr inż. JERZY GRZEGORZEWSKI

CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

W dniu 23 czerwca br. w czasie Międzynarodowych Targów Poznańskich odbyła się konferencja prasowa z udziałem przedstawicieli dyrekcji PLL „LOT".

W trakcie tego spotkania dr Marek Zylicz poinformował dziennikarzy o działalności eksportowej i antyimportowej LOTu. Warto dodać, że PLL „LOT" po raz 24 uruchomiły swoje stoisko na terenie Targów, które zajmowało się informacją i rezerwacją biletów lotniczych.

*

LOT odniósł poważny sukces przewożąc w bieżącym roku około 400 ton truskawek. Owoce wędrowały samolotami IŁ-18 i IŁ-14 do krajów skandynawskich.

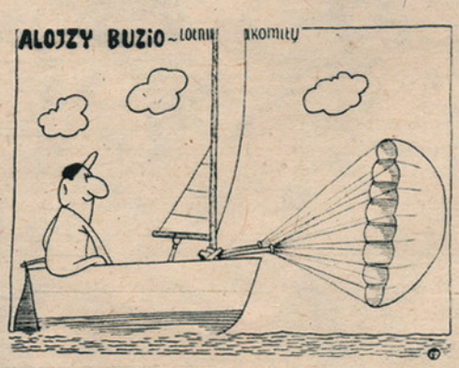
*

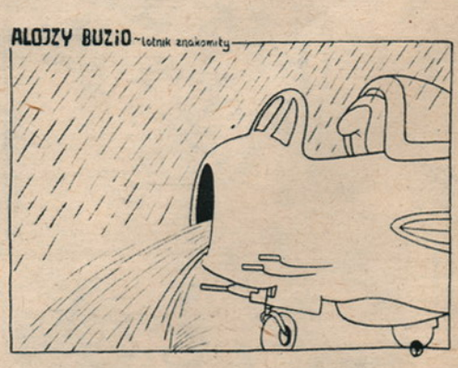
Dyrekcja LOTu zaprosiła gospodarzy dzielnicy Ochota oraz przedstawicieli szeregu resortów na lot pokazowy samolotem An-24. Przed lotem do Krakowa goście zwiedzili zaplecze techniczne LOTu.

*

Dzieci pracowników LOTu przeżyły nie lada emocje, albowiem podróż na kolonie do Międzywodzia odbyły samolotami. Około 200 dzieci zaledwie po dwóch godzinach podróży znalazło się już w ośrodku kolonijnym.

(KOB)





Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W INSPEKTORACIE Lotnictwa odbyło się spotkanie oficerów z ambasadorem Demokratycznej Republiki Wietnamu Do-Phat-Quang. Ambasador zapoznał oficerów lotnictwa z walką narodu wietnamskiego przeciwko agresji amerykańskiej oraz odpowiadał na pytania.

✲

W GARNIZONOWYM Klubie Oficerskim w Poznaniu odbyło się podsumowanie wyników udziału oficerów, podoficerów żołnierzy i pracowników cywilnych Lotnictwa Operacyjnego w przedsięwzięciach organizowanych z okazji Tysiąclecia Państwa Polskiego. Jak wynikało to z podsumowania, oficerowie LO uczestniczyli m. in. w setkach spotkań z ludnością wsi i miasteczek, w 300 spotkaniach z młodzieżą szkolną i w ponad 100 zakładach pracy. Lekarze lotniczych ekip lekarskich zbadali 4 500 pacjentów, a zespoły artystyczne dały 75 koncertów. Poza tym wyświetlono w terenie 38 filmów, które obejrzało ok. 20 tysięcy osób.

✲

CZASOPISMO Terenowej Obrony Przeciwlotniczej „Przegląd TOPL" obchodziło niedawno 10-lecie swego istnienia. Nasze gratulacje. Obecnie, w związku z przekształceniem Terenowej Obrony Przeciwlotniczej na Powszechną Samoobronę, pismo przyjęło nazwę „Przeglądu Powszechnej Samoobrony".

✲

NA MIĘDZYNARODOWYM Festiwalu Filmowym w San Sebastian (Hiszpania) polski film animowany pt. „Skrzydła", reż. Leonarda Pulchnego, zdobył pierwszą nagrodę — „Złotą Muszlę", w kategorii krótkiego metrażu.

✲

NIECODZIENNĄ przygodę przeżył w czerwcu skoczek Aeroklubu Gdańskiego Andrzej Wróbel. W czasie jednego ze skoków treningowych do morza, nad Zatoką Gdańską, kiedy w pobliżu sopockiego mola opadał ku wodzie i przygotowywał się do lądowania w niej, nagle zniesiony został gwałtownie w kierunku Grand Hotelu w Sopocie. Czasza spadochronu zaczepiła się o dach. Wróbel wykazał dużą przytomność umysłu, ruchem wahadłowym przerzucił się na pobliski, znajdujący się na pierwszym piętrze balkon i przez otwarte, szerokie drzwi balkonowe wpadł nagle do pokoju, gdzie szczęśliwie wylądował... ku zdumieniu dwóch zagranicznych turystek goszczących akurat w nim.

✲

OLSZTYŃSKA stacja obserwacji sztucznych satelitów ziemi przy WSR brała m. in. udział w tegorocznym, majowym (5—25) europejskim alercie sputnikowym, zorganizowanym przez INTEROBS. Dokonała ona około 1 500 udanych obserwacji, co jest swoistym rekordem olsztyńskiej placówki. Obserwowano sputniki krążące w Kosmosie do wysokości 600 km od Ziemi.

✲

NA LOTNISKU w Łososinie koło Nowego Sącza odbyły się w drugiej połowie czerwca br. trzecie z kolei zawody szybowcowe o Puchar Ziemi Sądeckiej, ufundowany przez przewodniczącego Prezydium MRN w Nowym Sączu pil. Pieczkowskiego. Zawody zorganizował Aeroklub Podhalański. Startowało 12 pilotów, zwyciężył inż. St. Serafin.

✲

AEROKLUB Łódzki nawiązał współpracę z aeroklubem słowackim w Koszycach. Pierwszym przejawem tej współpracy był udział ekipy łódzkich spadochroniarzy w zawodach spadochronowych o memoriał Stefana Pisku, które w końcu czerwca br. odbyły się w Koszycach.

POLSKA Z LOTU PTAKA

POD KOŁOBRZEGIEM, w bezpośredniej bliskości morza, rozlokował się ten oto piękny ośrodek domków campingowych, wyposażony we wszystko, czego potrzebuje spragniony słońca, wody i swobody turysta i wczasowicz. Foto: A. Ziemiński

ECHA LOTNISK

NIEWAŻNE jakie noszą imię. Nieważne czy barwa ich jest intensywnie czerwona, czy też dużo bledsza, przeplatana nikłą zielenią. Ważne jest natomiast to, by były twarde i świeże i by od momentu, gdy opuszczą polny zagon, do chwili pojawienia się w białej oprawie śmietanowego sosu na stole — minęła znikoma ilość godzin.

I właśnie te godziny zadecydowały, że rumiana „Faworytka" i dostojniejsza „Madame Moutot" zdobyły rynek i względy Moskwiczan oraz Leningradczyków.

Czerwiec — to królestwo truskawek. Smakowite owoce o różnych gatunkach i nieco pretensjonalnych nazwach wyjątkowo obficie w tym roku dopisały. O ile sprawdzi się magia liczb, to w sumie zbierzemy aż 130 000 ton. Zapełnią się więc weki smakowitymi kompotami, staną rzędy butelek truskawkowego soku, nie zabraknie dżemów, konfitur i naturalnie mrożonek. No i póki sezon trwa — nie powinno brakować również tego owocu na żadnym stole.

Wykorzystując tegoroczną koniunkturę — „Hortex" postanowił rodzimymi truskawkami zasilić także rynki zagraniczne. Pierwsze transporty powędrowały niezbyt daleko — do Szwecji, Norwegii, niewielka partia do Finlandii. I wreszcie trafił się odbiorca na prawdziwą eksportową skalę — Związek Radziecki. Umowa opiewa na 250 ton, ale jeden warunek — na stołach moskiewskich i leningradzkich musi znaleźć się świeży owoc. Jedyna więc w tym wypadku droga — prowadzi przy pomocy skrzydeł i śmigła.

Radzieckie transportowce znane są w Paryżu i Djakarcie, gdzie pojawiają się stale kursując na regularnych liniach komunikacyjnych. Do nas trafiają rzadziej — dlatego też kolos, który zjawił się 20 czerwca na lotnisku Okęcie, wzbudził swojego rodzaju sensację. Popularny AN, tym razem oznaczony liczbą „12", śmiało zmieścić może w swym wnętrzu co najmniej trzy „Wołgi". Gdyby jego wielkość mierzyć innymi normami — to wprowadzając doń pięćdziesiąt par zapewnić im można by dużo więcej przestrzeni, niż na przeciętnym zabawowym parkiecie. Nic więc dziwnego, że załadowanie na pokład 17 ton truskawek i przerzucenie ich do Moskwy — to prawdziwy drobiazg. I właśnie tenże AN-12 podjął się roli truskawkowego łącznika. Sekunduje mu w tym inny kolos TU-104, którego z kolei celem jest Leningrad.

„MADAME MOUTOT" W MOSKWIE

Codziennie między godziną 20.00 a 22.00 oba olbrzymy siadają delikatnie na płycie Okęcia, wchłaniają w swe wnętrza koszyczki z truskawkami i uwożą je na skrzydłach do dwu wielkich miast. Dzięki temu owoc zebrany z pola między godziną 17.00 a 18.00 trafia świeżutki do odbiorcy. W samolocie zaś zależnie od potrzeb podróżować może bądź w temperaturze minus 5 stopni, bądź też w pokojowej sięgającej plus 18.

Tegoroczne truskawki wędrujące na eksport — to dzieło ogrodników z województw poznańskiego i warszawskiego. W roku przyszłym do głosu powinni dojść białostoczanie. Tam bowiem zakłada się wielkie plantacje tych smakołyków, a AN-12 ma tę właściwość, że nie tylko siądzie na pasie Okęcia, lecz również na twardym gruncie w pobliżu plantacji.

Eksport truskawek jest ze wszech miar opłacalny. Dla kraju i dla plantatora. W tym wypadku bowiem ten ostatni właśnie niezależnie od ceny rynkowej otrzymuje specjalny dodatek.

A lotniczy transport (w przeliczeniu koszt kilograma około 10 kopiejek) gwarantuje dostawę tego wyjątkowo szybko psującego się artykułu w idealnym stanie do odbiorcy.

Świetlaną przyszłość ma więc przed sobą lotniczo-truskawkowa droga. Oby tylko wykorzystać odpowiednio tę okazję.

MARIA TEISSEYRE

Akrobacja po raz szósty

Z satysfakcją obserwowałem akrobację pilotów uczestniczących w tegorocznych mistrzostwach Polski. Przyglądałem się im uważnie, gdy zaaferowani wyruszali pod bezchmurną kopułę nieba, aby tam zaprezentować swój poziom techniki pilotażu. Wreszcie patrzyłem na nich z zaciekawieniem, gdy wysiadali ze swych maszyn, nie zawsze uśmiechnięci i zadowoleni. Wówczas to niektórzy z nich nerwowo zapalali papierosa i chciwie zaciągali się dymem. Tworzyły się potem grupki pilotów omawiające i komentujące poszczególne wiązanki i... szanse autorów powietrznej akrobacji na zajęcie czołowych miejsc w tabeli wyników.

Innym razem śledziłem podniebny egzamin naszych pilotów akrobacyjnych w sąsiedztwie komisji sędziowskiej. W tym przypadku również z satysfakcją muszę stwierdzić, iż wartości punktowe przyznawane za figury akrobacji przez poszczególnych sędziów, jeśli nie były takie same, to bardzo zbliżone do siebie. Bo pięciu sędziów oceniających akrobację (Adam Flis, Zbigniew Wróblewski, Stanisław Wasil, Wacław Stański i Gabriel Legwant) dobrze znało swoje rzemiosło od strony teoretycznej i praktycznej. Trzej pierwsi: Adam Flis, Zbigniew Wróblewski i Stanisław Wasil z powodzeniem startowali w poprzednich mistrzostwach akrobacji i zajmowali w nich czołowe miejsca. Adam Flis jest aktualnie trenerem Samolotowej Kadry Narodowej w Akrobacji oraz cenionym sędzią międzynarodowym w akrobacji.

★

Aby stało się zadość pełnej informacji prasowej, trzeba na wstępie stwierdzić, że VI Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji przeprowadzono w dniach od 12 do 19 czerwca br., że gospodarzem tegorocznej imprezy był Aeroklub Rzeszowski, że start samolotów do powietrznej rywalizacji następował z lotniska Jasionka, wreszcie że o zaszczytny tytuł mistrzowski walczono na samolotach typu „Kasper Akrobat".

Do udziału w mistrzostwach zgłosiło się 25 pilotów. Na starcie jednak stanęło 18 zawodników. Ogółem rozegrano 5 konkurencji. Podobnie jak w poprzednich mistrzostwach konkurencje przeprowadzono w dwóch etapach: eliminacje i finały. Eliminacje lub półfinały składały się z trzech konkurencji: układu obowiązkowego, układu obowiązkowego nieznanego i układu dowolnego. Natomiast finały — z dwóch konkurencji: układu obowiązkowego nieznanego oraz układu dowolnego.

W tym miejscu trzeba zaznaczyć, że kolejność startów poszczególnych zawodników ustalono poprzez losowanie bezpośrednio przed każdą konkurencją, tak aby sędziowie nie wiedzieli kogo w danej chwili oceniają.

Po otwarciu mistrzostw (12 czerwca) oraz treningu przystąpiono następnego dnia do rozgrywania pierwszej konkurencji. W próbie tej

Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski wręcza zwodnikom nagrody. Od lewej stoją: Edmund Mikołajczyk, Stanisław Kasperek i Stefan Studencki.

Samolot „Kasper Akrobat" podczas akrobacji.

Uczestnicy mistrzostw stoją przed trybuną. Moment oficjalnego ogłoszenia Edmunda Mikołajczyka z Gliwic Samolotowym Mistrzem Polski w Akrobacji na rok 1966.

zwyciężył Zbigniew Nowakowski przed Ryszardem Kasperkiem i Stanisławem Ackermanem. Pierwsza lokata Nowakowskiego była niespodzianką, ponieważ jak się później okazało zawodnik ten w kolejnych konkurencjach zajmował miejsca od 7 do 9 i ostatecznie sklasyfikowany został jako siódmy.

W drugiej konkurencji najlepszy był Stefan Studencki, który w poprzedniej próbie uplasował się na dziesiątym miejscu. Również w piątej konkurencji Studencki pokazał piękną akrobację, przy czym wykonał ją w czasie co do jednej sekundy.

W trzeciej konkurencji, podobnie jak i w piątej, triumfował Edmund Mikołajczyk. One to w dużej mierze zadecydowały o jego pięknym sukcesie w tegorocznych mistrzostwach Polski.

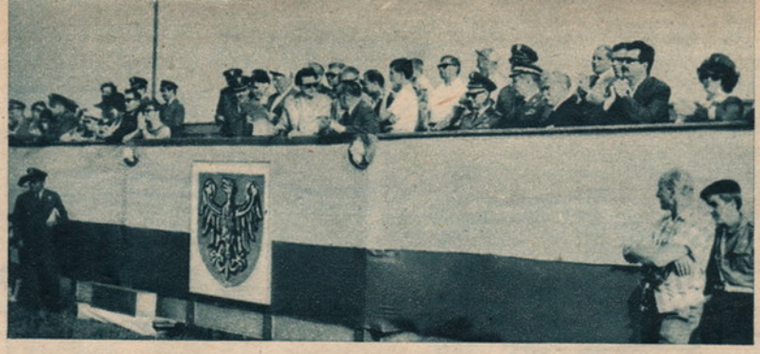
Po trzech konkurencjach eliminacyjnych do prób finałowych zakwalifikowało się dziesięciu zawodników.

Czwartą konkurencję wygrał zawodnik z Opola Helmut Staś, przed Stanisławem Kasperkiem i Edmundem Mikołajczykiem. W tym roku Helmut Staś był rewelacją mistrzostw. Poza zwycięstwem w czwartej konkurencji dwukrotnie wywalczył bardzo dobre miejsca: w drugiej próbie (3 miejsce) i w trzeciej próbie (2 miejsce). W ostatecznej klasyfikacji mistrzostw zajął wysoko notowane — 4 miejsce. Helmut Staś ma 28 lat, szkolenie lotnicze rozpoczął w 1957 roku i aktualnie przebywa w Krośnie, w Centrum Wyszkolenia Lotniczego.

Wreszcie w piątej konkurencji — jak już wspomniano — na pierwszym miejscu uplasował się Edmund Mikołajczyk (rozmowę z Edmundem Mikołajczykiem zamieszczamy obok).

W wyniku pięciu rozegranych konkurencji Samolotowym Mistrzem Polski w Akrobacji na rok 1966 został pilot Aeroklubu Gliwickiego Edmund Mikołajczyk. Tytuł pierwszego wicemistrza Polski zdobył Stanisław Kasperek ze Świdnika, a tytuł drugiego wicemistrza Polski Stefan Studencki z Zielonej Góry. Uroczystość zakończenia mistrzostw połączona z pokazami lotniczymi odbyła się po południu na lotnisku Jasionka. Uroczystość tę zaszczycił swą obecnością Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

Tegoroczne mistrzostwa w Rzeszowie przeprowadzone zostały sprawnie. Kierownictwo klubu rzeszowskiego i powołany komitet organizacyjny mistrzostw wykazały duże umiejętności organizacyjne i propagandowe. Ogromnym wyróżnieniem dla mistrzostw było objęcie patronatu nad nimi przez sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Rzeszowie tow. Stanisława Rybę.



Przewodniczący komisji sędziowskiej inż. Witold Rychter odczytuje wyniki mistrzostw. Foto: B. Koszewski (1), T. Malinowski (4)

Czterech najlepszych na tegorocznych mistrzostwach. Od lewej: Edmund Mikołajczyk, Stanisław Kasperek, Stefan Studencki i Helmut Staś.

Kilka zdań należy się Staszkowi Kasperkowi, kolejno czterokrotnemu mistrzowi Polski w akrobacji. W tym roku zajął on drugie miejsce. Wydaje się, że to „obniżenie poziomu" nie było przypadkowe, ponieważ w tym roku dotychczasowy mistrz Polski wykazał słabszą formę zawodniczą. Niemniej jednak pozostaje on mistrzem niezwykle trudnym do pokonania w akrobacji lotniczej.

Najbardziej pechowym zawodnikiem mistrzostw okazał się Stanisław Ackerman — jeden z czołowych pilotów akrobacyjnych w naszym kraju. W tym roku miał on wyraźnie złą passę. Należy jednak mieć nadzieję, że przyszły rok będzie dla niego bardziej szczęśliwy i owocny w sukcesy.

Duży postęp w akrobacji wykazał Ryszard Kasperek, który w dwóch konkurencjach był zdecydowanie lepszy od swego brata Stanisława. Bracia Kasperkowie, znani z wielu pokazów lotniczych na terenie kraju jako dobrany zespół akrobacyjny, należą do czołowych członków kadry narodowej w akrobacji.

Podsumowując przebieg mistrzostw należy stwierdzić, że poziom akrobacji demonstrowanej nad Jasionką był wysoki. Poziom naszej czołówki, śmiem twierdzić — światowy. Stąd pilny wniosek, aby członkowie kadry narodowej jak najszybciej otrzymali samoloty na miarę ich umiejętności w akrobacji lotniczej. Pierwszą tego zapowiedzią są nowe samoloty „Beskid-1", wykonane w Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie. Dobry to początek, i co najważniejsze — przed mistrzostwami świata w Moskwie.

★

Mistrzostwa należy uznać za udane. Konkurencje przeprowadzone pod kierownictwem sportowym Antoniego Schabowskiego stały na wysokim poziomie. Komisja sędziowska, której przewodniczył inż. Witold Rychter, pracowała sprawnie i... sprawiedliwie pod względem punktowania zawodników. Wyżywienie było dobre, zakwaterowanie wraz z basenem sportowym — komfortowe. Wolne chwile, przeznaczone na rozrywki kulturalne i spotkania pilotów w zakładach pracy i szkołach, wykorzystano co do minuty. Pomoc władz miejscowych, a w szczególności komitetu miejskiego i wojewódzkiego PZPR, cenna i życzliwa. Praca wszystkich służb mistrzostw, a szczególnie technicznej pod kierunkiem Stanisława Kurca — ofiarna. Powołany komitet organizacyjny mistrzostw z Bronisławem Błażejem na czele wykazał, że umie sprostać nawet najtrudniejszym zadaniom.

Kierownikiem mistrzostw był Roman Przepióra, zdolny organizator umiejący połączyć funkcje kierownicze z osobistym zaangażowaniem w każdą niemal sprawę. Oczywiście pomagał mu dzielnie zespół najbliższych współpracowników klubu.

A więc Aeroklub Rzeszowski po raz czwarty udowodnił, że z powodzeniem może organizować zawody o charakterze ogólnopolskim.

Do zobaczenia i spotkania za rok na VII z kolei Samolotowych Mistrzostwach w Akrobacji.

TADEUSZ MALINOWSKI

WYNIKI VI SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W AKROBACJI

Rzeszów ● 12—19 czerwca 1966

Miejsce	Zawodnik	Ogółem punktów	Konkurencje I	II	III	IV	V
1	Edmund Mikołajczyk, Gliwice	24 834,8	4 060,6 (6)	3 516,8 (6)	6 468,0 (1)	4 336,6 (3)	6 453,0 (1)
2	Stanisław Kasperek, Świdnik	24 258,8	4 088,3 (5)	4 045,6 (2)	5 524,0 (4)	4 660,3 (2)	5 939,6 (3)
3	Stefan Studencki, Zielona Góra	23 310,5	3 596,1 (10)	4 090,3 (1)	5 506,3 (5)	3 943,2 (7)	6 174,6 (2)
4	Helmut Staś, Opole	23 240,9	3 981,0 (8)	3 845,3 (3)	5 876,6 (2)	4 684,0 (1)	5 844,0 (6)
5	Ryszard Kasperek, Świdnik	22 614,8	4 189,0 (2)	3 552,6 (4)	5 769,6 (3)	3 215,6 (10)	5 888,0 (4)
6	Antoni Kozłowski, Katowice	21 579,9	3 448,3 (9)	3 110,0 (10)	4 596,0 (7)	4 033,0 (5)	5 882,6 (5)
7	Zbigniew Nowakowski, Mielec	21 113,2	4 206,0 (1)	3 483,0 (7)	4 558,0 (8)	3 445,6 (9)	5 420,6 (7)
8	Henryk Jaworski, Świdnik	20 915,9	4 139,6 (4)	3 548,0 (5)	4 659,3 (6)	3 979,0 (6)	4 530,0 (9)
9	Stanisław Marliński, Częstochowa	19 884,6	3 997,0 (7)	3 182,0 (9)	4 035,0 (11)	3 805,6 (8)	4 844,0 (8)
10	Stanisław Ackerman, Inowrocław	19 671,7	4 143,6 (3)	3 279,3 (8)	4 535,6 (9)	4 165,6 (4)	3 547,6 (10)

Uwaga: w nawiasach podano miejsce zajęte w poszczególnej konkurencji.

ROZMAWIAMY Z MISTRZEM

NA kilka godzin przed oficjalnym odczytaniem wyników i zakończeniem mistrzostw odbyła się na lotnisku Jasionka niecodzienna ceremonia: przekazanie palmy pierwszeństwa w akrobacji samolotowej.

Na uroczystość tę, w której uczestniczyło tylko kilka osób, został zaproszony również przedstawiciel „Skrzydlatej". Dlatego też możemy przekazać telegraficzne sprawozdanie z przebiegu tego mało znanego wydarzenia na mistrzostwach.

Otóż po krótkiej rozmowie na temat mistrzostw zabrał głos Stanisław Kasperek. W uroczystych słowach powiedział co następuje:

„Ja, Stanisław Kasperek, aktualny do tej chwili, Samolotowy Mistrz Polski w Akrobacji, po stoczonym pojedynku powietrznym w akrobacji nad tym oto lotniskiem, przekazuję ci Edmundzie palmę pierwszeństwa".

W odpowiedzi zabrał głos Edmund Mikołajczyk:

„Przyjmuję tę palmę pierwszeństwa od ciebie, arcymistrzu akrobacji lotniczej. Mam nadzieję, że nie zawiedziesz się na mnie. Do następnego spotkania w powietrzu, mistrzu".

Po gratulacjach i pocałunkach obu mistrzów: dotychczasowego i nowego, wzniesiono toast na cześć Edmunda Mikołajczyka. Z kolei zebrani składali życzenia nowemu mistrzowi Polski w akrobacji.

*

Edmund Mikołajczyk na samolotach zaczął latać w 1953 roku pod kierunkiem instruktora Zbigniewa Wróblewskiego. W latach 1954—1960 był studentem medycyny. Ma uprawnienia pilota samolotowego I klasy. Uczestniczył wielokrotnie w zawodach i mistrzostwach samolotowych, brał udział w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji. W 1961 roku zwyciężył w XIII Locie Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki. Aktualnie pracuje jako lekarz w Gliwicach.

— Czy przygotowywał się Pan do mistrzostw?

— Na obozie kadry narodowej i w klubie, przy czym w klubie wykonałem dziewięć wiązanek.

— Jak Pan ocenia mistrzostwa?

— Poziom zawodników, a szczególnie grupy finałowej, był wysoki. Sposób wykonania wiązanek najlepszy spośród wszystkich dotychczas przeprowadzonych zawodów. Postęp w tej dziedzinie jest ogromny. Dobór figur był trudny, szczególnie w układach dowolnych.

— Pana najbliższe zamierzenia w sporcie lotniczym?

— Jak najlepiej przygotować się do mistrzostw świata w Moskwie, aby zająć tam jak najlepsze miejsce.

— Ile wykonał Pan wiązanek akrobacji od 1960 roku?

— Około tysiąca.

— Proszę przyjąć jak najlepsze życzenia w imieniu naszych czytelników...

— Dziękuję.

(m)

Rajdowe „Jaki-18" na nyskim lądowisku.

Przez rajdowe okulary

DO najpiękniejszych w kraju imprez lotniczych należy niewątpliwie Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów. Tegoroczny, piąty z kolei, odbył się jak wiadomo w okresie od 29 maja do 8 czerwca br. Piszący te słowa, jako członek Komisji Sędziowskiej V SRDiP, miał okazję towarzyszyć Rajdowi na całej trasie od Gniezna do Wrocławia. A że dziennikarską ciekawość nie ograniczała się tylko do wyznaczonej pracy, tym więcej nazbierało się obserwacji, notatek i uwag.

Jak więc można ocenić V Rajd? — Generalnie rzecz biorąc była to impreza bardzo udana, o dużych wartościach sportowych i poznawczych oraz nie mniejszym znaczeniu propagandowym. Nie mówię już o przemiłej atmosferze towarzyskiej i serdecznych więzach przyjaźni, jakie z Rajdu wywieźli wszyscy jego uczestnicy.

Jeśli jednak ktoś się bardzo uprze, nawet w najlepszym mechanizmie znajdzie kilka niedokręconych śrubek.

Zacznijmy od konkurencji pilotażowych. Wydaje się, że pewne zmiany, jakie zachodzą sukcesywnie w regulaminie, nie uwzględniają w dostatecznym stopniu wzrostu umiejętności pilotów. Nie powinno się bowiem zdarzyć, aby sześć, a nawet dziewięć (!) załóg, jak to było w br., kończyło konkurencję z maksymalną ilością punktów. Konkurencje powinny być więc bardziej trudne i wymyślne, z większą ilością znaków i obiektów do rozpoznania oraz przede wszystkim nieujawnionych baz kontroli czasu. Ponadto powinny ulec zmianie proporcje punktowe w poszczególnych konkurencjach. 30 pkt. za dokładność lądowania to stanowczo za dużo przy 70 pkt. za regularność lotu oraz 60 pkt. za odnajdywanie znaków i identyfikowanie obiektów (w I konkurencji było nawet odpowiednio: 30, 40, 40).

O wzroście umiejętności pilotów (a może jest to tylko lepsze przygotowanie i potraktowanie bardziej serio Rajdu jako zawodów samolotowych?) niech świadczy jeszcze porównanie wartości punktowych zwycięzców zeszłorocznego i tegorocznego rajdu.

Przy tym samym w zasadzie regulaminie i ilości 900 pkt. do zdobycia tegoroczny zwycięzca w konkurencjach pilotażowych uzyskał 804 pkt, zeszłoroczny zaś tylko 720 pkt. Porównanie punktów za 10 miejsca różnicę tę jeszcze zwiększa (679 pkt. w br. przy 540 pkt. w ubr.).

„Przedobrzyli" natomiast organizatorzy w tej części Rajdu, która przeznaczona jest na zwiedzanie zabytków, miast, obiektów i zakładów, spotkania, konferencje prasowe itp. Było tego tak wiele, że nie sposób było w ogóle, a tym bardziej właściwie, odebrać wszystkich wartości. Jeśli do tego dodać, że gospodarze byli zawsze bardzo uprzejmi i serdeczni oraz, że chcieli przekazać jak najwięcej, będziemy mieć obraz zagonionego, ledwo zipiącego i ciągle śpieszącego się rajdowego towarzystwa. Misternie ułożone rozkłady poszczególnych dni pękały jak mydlane bańki. Ze względu na gościnność jednych gospodarzy wizyta przeciągała się. Następni czekali i denerwowali się. A jeśli już doczekali się dziennikarzy i pilotów, nie chcieli być gorsi od poprzedników. I tak tworzył się swoisty łańcuch, który bynajmniej nie przystrajał pięknej skądinąd części Rajdu.

Sporo do życzenia pozostawiała obsługa prasowa Rajdu. Komunikaty z wynikami konkurencji opracowane były niestarannie, roiły się od błędów, a przy tym powielano je w niewystarczających ilościach. Poprawienie tegorocznych niedociągnięć w tym zakresie w przyszłych rajdach wydaje się rzeczą nieodzowną. Tej rangi impreza powinna też, przy pomocy dobrze zorganizowanego biura prasowego, wydawać własny pełnowartościowy biuletyn i to w ilościach zaspokajających w pełni zapotrzebowanie.

Nie wszystkie to zapewne z uwag krytycznych o V Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów. Z pewnością wkrótce na łamach prasy wypowiedzą się w tej mierze inni jego uczestnicy. Wszystkie głosy spełnią swoje zadanie, jeśli wezmą je sobie do serca organizatorzy VI Rajdu.

Małe cienie nie mogą jednak przysłonić rajdowych blasków. Staraliśmy się przedstawić je częściowo w poprzednim numerze. Pełna ich lista byłaby o wiele dłuższa. W każdym razie wszyscy uczestnicy Rajdu zgodnym chórem chwalą imprezę. Zadowoliła ona ambicje pilotów, była kopalnią arcyciekawych tematów dla wybrednych na ogół dziennikarzy. A już zagraniczni uczestnicy Rajdu nie mogą się go nachwalić i wyrażają się o nim w samych superlatywach. To też niewątpliwie o czymś świadczy.

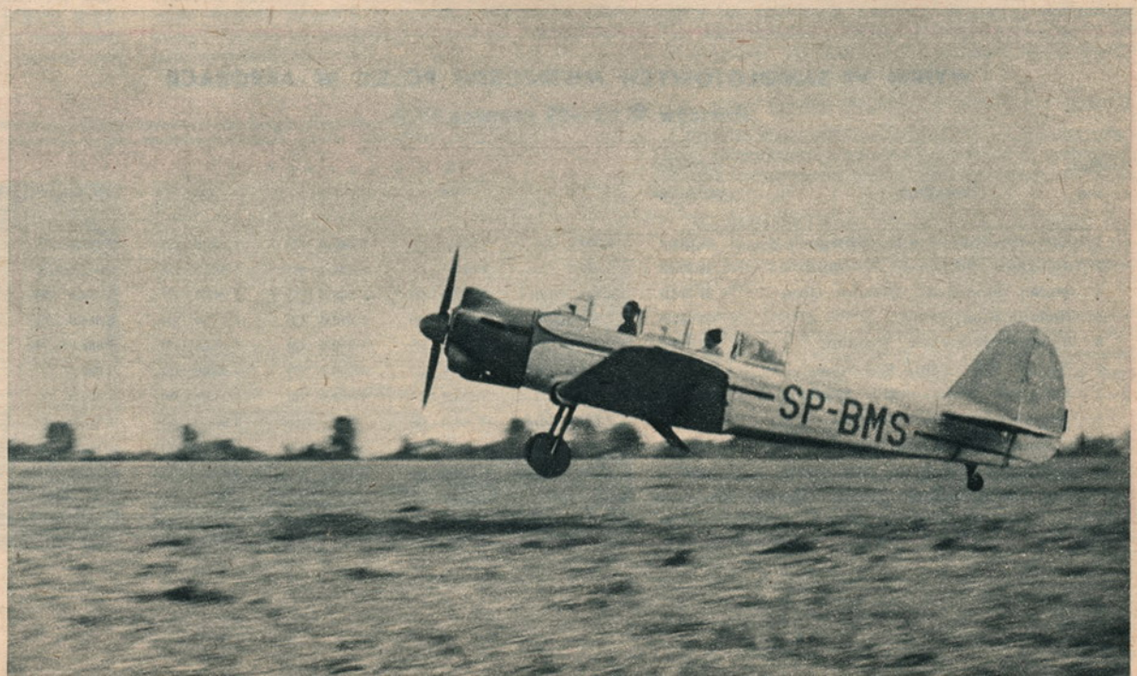
Na zakończenie nie można zapomnieć o miastach, organizatorach i gospodarzach poszczególnych etapów Rajdu. Palma pierwszeństwa należy się bez wątpienia Rybnikowi, a właściwie całemu Rybnickiemu Okręgowi Węglowemu. Wszystkie jednak pozostałe miasta etapowe spisały się co najmniej dobrze. Gniezno, Konin, Włocławek, Ostrów Wlkp., Nysa, Głuchołazy i Wrocław, nie mówiąc już o miastach ROW-u, pozostaną na długo w pamięci wszystkich uczestników V Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów.

HENRYK KUCHARSKI

Pil. Stanisław Ratusiński (Zielona Góra) i red. Tadeusz Cegielski (Polskie Radio Zielona Góra) wpisują się na pamiątkę do harcerskiej księgi wprost na rybnickim lotnisku w Gotartowicach.

Powyżej: Kierownik sportowy Adam Czepirski i najlepszy pilot wojskowy V SRDiP (5 miejsce) mjr Antoni Miłkiewicz, reprezentujący Wojska Lotnicze. Z prawej: „Jak-18" załogi w składzie: pil. Henryk Sienkiewicz (Jelenia Góra) i red. Wiesława Mroczek („Świat Młodych") podchodzi do lądowania, za które zarobić można było aż 30 punktów w przypadku przyziemienia w pierwszym w wyłożonych prostokątów.

Zdjęcia: Bernard Koszewski



SZYBOWNICY RADZIECCY PRZED WIELKĄ PRÓBĄ W ORLE

JURIJ SYTNIK ● Korespondencja własna z ZSRR

Uczestnicy obozu w Jessientuki, najlepsi szybownicy Związku Radzieckiego, słuchają wyjaśnień synoptyka o sytuacji meteorologicznej. Jakie trener Antonow wyznaczy zadanie dnia?

Już w kwietniu bieżącego roku rozpoczęli przygotowania do wielkich międzynarodowych zawodów szybowcowych w Orle członkowie reprezentacji Związku Radzieckiego. Trening odbywał się w północnym Kaukazie, w miejscowości Jessientuki, na lotnisku miejscowego aeroklubu DOSAAF.

W obozie uczestniczyło 20 pilotek i pilotów, wśród których znalazło się wielu rekordzistów świata i ZSRR, zwycięzcy spartakiady wszechzwiązkowej oraz mistrzowie republik. Wszyscy szybownicy posiadali tytuły mistrzów sportu. Wiele nazwisk znane jest polskim kibicom lotniczym. Oto niektóre z nich: W. Czuwikow, A. Durnow, B. Strelnikow, Z. Sołowiej, Je. Rudenskij, Je. Anochowa, I. Gorochowa, R. Garmutio, O. Manafowa, L. Pilipczuk, Je. Waczasow, A. Kuriło, Ju. Maliutin, M. Kuzniecow. Kierownikiem i głównym trenerem na obozie był P. H. Antonow.

Celem zgrupowania był wszechstronny trening. W słabych i silnych warunkach, na nowych (dla części pilotów) szybowcach, w pilotażu bez widoczności ziemi, w lotach zespołowych.

Loty wykonywano na szybowcach A-11, A-15, „Blanik" oraz KAI-14. Wstępne szkolenie w lotach bez widoczności ziemi odbywało się na samolocie Jak-18.

Kierownik obozu Antonow starał się maksymalnie wykorzystać każdy dzień, każdą chwilę korzystnej do lotów pogody. Przeloty wykonywano także przy niskiej podstawie chmur, słabych wznoszeniach i silnym wietrze. W ten sposób, choć warunki atmosferyczne nie dopisywały, każdy z uczestników zgrupowania wylatał ponad 50 godzin.

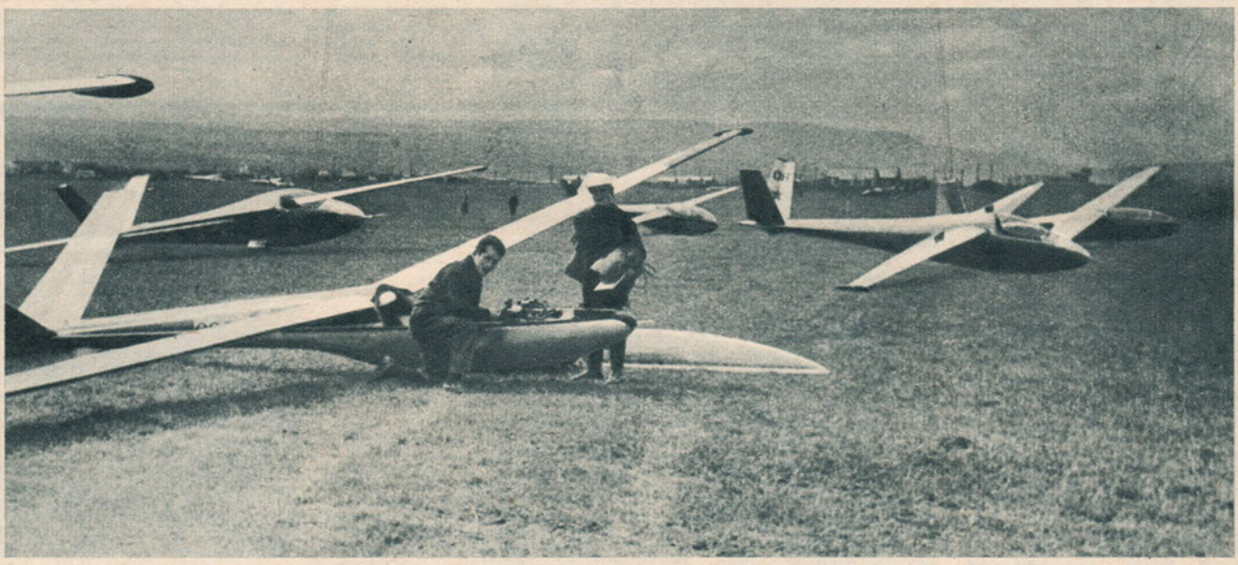
Na zakończenie rozegrano zawody eliminacyjne składające się z trzech konkurencji. Na pierwszą wyznaczono prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100 km Jessientuki — st. Biekieszewskaja — Wiesiołoje — Jessientuki. Zwyciężył Ju. Maliutin na szybowcu KAI-14, drugi był A. Kuriło na A-15, a trzecia Ol. Manafowa. Na IV i V miejscu upiasowały się „Blaniki" — piloci L. Pilipczuk i Je. Rudenskij.

Z kolei rozegrano przelot docelowo-powrotny 2 razy 74 km. Pierwsza połowa trasy prowadziła pod bardzo silny wiatr, a wznoszenia były słabiutkie. Wielu zawodników lądowało po drodze. Najlepszym okazał się L. Pilipczuk na A-15, przed M. Kuzniecowem i Ju. Maliutinem.

Ostatnią próbą był dwukrotny prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100 km. Zadania nikt nie wykonał wobec złych warunków atmosferycznych i przelot zaliczono jako odległościowy po trasie wyznaczonej. W wyniku zawodów najwięcej punktów zebrał Leonid Pilipczuk, elektryk fabryki im. Karola Liebknechta z miasta Dniepropietrowska.

Po treningu w Orle, w tejże miejscowości odbyły się wszechzwiązkowe zawody szybowcowe, które miały między innymi na celu wyłonienie reprezentacji na odbywające się aktualnie Międzynarodowe Towarzyskie Zawody Szybowcowe.

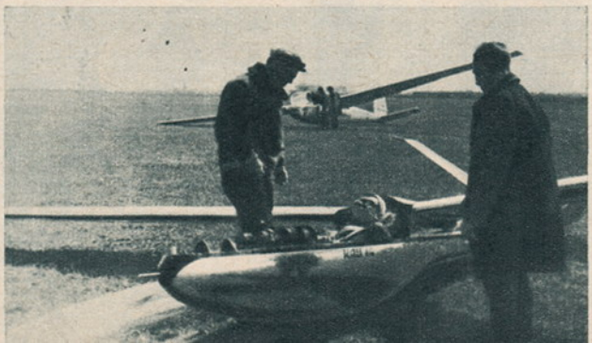
W jednym z dni wolnych od lotów szybownicy odwiedzili znany kurort Piatigorsk. Po wizycie w domu-muzeum sławnego poety Lermontowa pamiątkowe zdjęcie na tle kamiennego orła — symbolu Kaukazu.



Na obozie treningowym spotkały się różne typy szybowców. Na pierwszym planie widoczny KAI-14 — maszyna o rewelacyjnych osiągach, dalej znane u nas A-15 — lepsze od „Foki". W pierwszym rzędzie na końcu popularny w ZSRR szybowiec czechosłowacki „Blanik".

Wyżej: Wiosenne chłody dawały się we znaki. Niżej: Funkcję trenera spełniał często jeden z najlepszych pilotów Albert Durnow, który opiekował się grupą latającą na KAI-14. Uwag Durnowa słucha młody szybownik Ju. Maliutin (w kabinie).

Wyżej: Wszystko gotowe do startu — czekamy tylko na samolot holujący „Jak-12". Niżej: Skrzydła o pięknym wydłużeniu, kadłub o minimalnym przekroju i motylkowe usterzenie Rudlickiego — to KAI-14, na którym wystąpią piloci radzieccy.



AEROKLUBY

LUBLIN

KOMENDA Chorągwi ZHP w Lublinie, przy udziale Aeroklubu Lubelskiego, zorganizowała w dniu 12 czerwca br. zlot i ćwiczenia specjalnościowych drużyn harcerskich, połączone z pokazami sprawności. Impreza zorganizowana została na miejscu walk partyzanckich z okupantem hitlerowskim, stoczonych 14 czerwca 1944 r. na Porytowym Wzgórzu w powiecie Janów Lubelski. Była to jeszcze jedna impreza w ramach obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego, mająca na celu uwiecznienie bohaterskich walk partyzanckich na terenie Lubelszczyzny.

Przez różne miejscowości biłgorajskiego, janowskiego i kraśnickiego wędrowali harcerze, uczestnicy sztafet szlakami partyzantów Armii Ludowej, by spotkać się na miejscu wielkiej bitwy partyzanckiej. W programie zlotu przewidziano pożorowaną bitwę partyzancką. Samolot Aeroklubu Lubelskiego dokonał celnego zrzutu, a zadaniem harcerzy było jego przyjęcie. Skok z samolotu wykonany przez instr. Janusza Stachowicza pozorował przybycie łącznika ze sztabu partyzantów radzieckich. Meldunek łącznika zapoznał dowództwo polskich sił partyzanckich z sytuacją jaka panowała w innych oddziałach partyzanckich w lasach janowskich, jak również z sytuacją na froncie.

Impreza ta była jednocześnie przeglądem dotychczas zdobytych umiejętności przez harcerzy starszych drużyn w zakresie społecznej działalności obronnej. W pokazach brały udział specjalności: „Czerwonych beretów", „Łączności", „Drużyn Lotniczych", „MSR", „Służby sanitarnej", „Drużyn wodnych". Były to najlepsze drużyny specjalnościowe z całej Chorągwi Lubelskiej.

Na uroczystość prócz przedstawicieli drużyn harcerskich przybyli: wiceminister Obrony Narodowej gen. dyw. Grzegorz Korczyński, I Sekretarz KW PZPR Władysław Kozdra, gen. bryg. Jan Czapla, przewodniczący PWRN Paweł Dąbek, zastępca naczelnika ZHP hm Jerzy Majke, członkowie Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa, przedstawiciele wojska, wojewódzkich i powiatowych władz politycznych i administracyjnych, delegacje młodzieży i okoliczna ludność. Udział w imprezie wzięli również byli partyzanci, którzy uczestniczyli w walkach, m. in. płk Andrzej Flis i ppłk Tadeusz Sulewski.

Otwarcia zlotu dokonał komendant Chorągwi hm Ryszard Witek. Meldunki od sztafet harcerskich przyjął gen. dyw. Grzegorz Korczyński. Przyjmując raport przekazał harcerzom żołnierskie pozdrowienia.

Po zakończeniu części oficjalnej odbyły się ćwiczenia, część artystyczna, a wieczorem w czasie ogniska harcerskiego gen. dyw. Grzegorz Korczyński podzielił się z harcerzami wspomnieniami z okresu walk partyzantów na Porytowym Wzgórzu.

Czesława Gawryl

JELENIA GÓRA

Aeroklub Jeleniogórski od 2 lat współpracuje z okręgiem lotniczym „Svazarmu" Hradec Kralove. Szczególnie sekcje — spadochroniarska i szybowcowa. W okresie 27.V.—2.VI. 1966 r. odbywały się Zawody Okręgowe Wschodnio-Czeskiego Aeroklubu w Hrudinie. Ogółem brało w nich udział 45 zawodników, w tym ekipa Aeroklubu Jeleniogórskiego, składająca się z 6 skoczków. Rozegrano 2 konkurencje: skoki z wysokości 2 000 m (akrobacja z kompletem figur) oraz skoki z 1 000 m z opóźnieniem 10 sek. na celność lądowania.

Pierwsze miejsce zajął skoczek Czechosłowacji NEDBAL, mający na swym koncie około 700 skoków. Najlepsze miejsce z ekipy Aeroklubu Jeleniogórskiego zajął Henryk SULIK (6). Marcin Jaksa Rożen był 14, Witold Bródka 16, Eugeniusz Hilczer 23. W nieoficjalnej punktacji drużynowej ekipa nasza zajęła 4 miejsce na 7 drużyn.

Zaznaczyć należy, że w konkurencji na celność lądowania nasi skoczkowie nawiązali równorzędną walkę z doskonałymi skoczkami czeskimi. Natomiast duże braki mieli w akrobacji. Niewątpliwie odbił się tu brak treningu, którego AJ nie był w stanie zabezpieczyć, ze względu na zawieszenie samolotu „Gawron". A propos „Gawron": 3 lata wykonuje się skoki z tego samolotu, właściwie jedynego do tych celów. Jest on wprost idealny do tego typu zadań. Z niewiadomych względów rzeczoznawcy KCSP zawieszają go, bo przypomniano sobie przy okazji jakiegoś drobnego wypadku, że brak instrukcji.

Zawody nasunęły pewne refleksje. Od 2 lat obserwujemy z bliska rozwój spadochroniarstwa u naszego południowego sąsiada i nie ulega wątpliwości, że jest to sport pod każdym względem bardzo wysoko postawiony. Świadczą o tym dobitnie doskonałe wyniki na arenie międzynarodowej.

Popularne są tam również skoki tzw. ciągnione za samochodem, wyciągarką, itp., w których skoczkowie osiągają wysokość do 100 m. Według ich relacji są one w pełni bezpieczne i stanowią jeden z elementów treningu skoczka wyczynowego. Właściwa współpraca i bezpośredni kontakt z naszym południowym sąsiadem może przynieść nam wiele pożytku.

P.S. W planach sekcji spadochronowej Aeroklubu Jeleniogórskiego leży organizacja I Zimowych Zawodów Spadochronowych o puchar „Skrzydlatej Polski". Impreza ta składać się będzie ze skoków spadochronowych oraz konkurencji narciarsko-saneczkowych. Regulamin i termin tych zawodów ogłosimy w okresie jesiennym.

„Zet"

Przedstawiamy ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO

CZESŁAW ŁABĘCKI

W 1934 r. ukończył Centrum Wyszkolenia Oficerów w Dęblinie. Do wybuchu wojny pełnił służbę w 6 i 1 pułku lotniczym. Udział w kampanii wrześniowej 1939 r. Po wyzwoleniu — współorganizator Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej, działacz Ligi Lotniczej we Włocławku, współorganizator Aeroklubu Włocławskiego i pierwszy jego prezes; długoletni członek zarządu AWł, a obecnie — sekretarz. Członek KSL.

STANISŁAW PŁONCZYŃSKI

W lotnictwie polskim od 1921 r. Zasłużony pilot polskiej komunikacji lotniczej, przed i po wojnie; jeden z pierwszych polskich „milionerów powietrznych". Aktywny pilot sportowy. Trzykrotnie uczestniczy w Challenge — 1929, 1932 i 1934; w tym ostatnim zajmuje drugie miejsce, za J. Bajanem. W czasie wojny — w lotnictwie polskim na Zachodzie. Przeleciał ponad 4 miliony km. Obecnie na emeryturze. Mieszka w Warszawie.

EDWARD SOPORA

Konstruktor i wykonawca samolotów sportowych własnego pomysłu „Silesia" (S-1 w 1923 r. i S-4 w 1925 roku). Współorganizator Klubu Pilotów Województwa Śląskiego (1927), długoletni szef techniczny Aeroklubu w Katowicach i szkoły pilotów w Aleksandrowicach. Pilot od 1930 r., skoczek i instruktor spadochronowy od 1936 roku. Po wojnie — działacz i członek władz Aeroklubu Śląskiego. Na samolotach wylatał 2 180 godzin.

VI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ZIEMI BIAŁOSTOCKIEJ

W dniach od 9 do 13 czerwca br. na białostockim lotnisku Krywlany rozegrano VI Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej.

W zawodach uczestniczyli piloci z Aeroklubów: Warszawskiego, Ziemi Mazowieckiej, Warmińsko-Mazurskiego, Włocławskiego, Gdańskiego i Białostockiego. Poza konkursem na szybowcu typu „Bocian" startował pilot Aeroklubu Jeleniogórskiego Henryk Lisiecki.

W dniu 9 czerwca br., w imieniu Prezydium Zarządu Aeroklubu Białostockiego, otwarcia zawodów dokonał prezes AB Czesław Łojko, przewodniczący WKKFiT w Białymstoku. Z kolei nastąpił start do pierwszej konkurencji. Był to przelot docelowo-powrony 100 km — Krywlany — Wysokie Mazowieckie — Krywlany. Zwyciężył Białostoczanin Czesław Zalewski — 14,3 pkt, przed Henrykiem Lisieckim (Jelenia Góra) — 13,2 pkt, i Wierą Kamińską (Białystok) — 12,1 pkt.

10 czerwca br. rozegrano drugą konkurencję, przelot po trasie trójkątnej 111 km — Krywlany — Gródek — Sokółka — Krywlany. Zwyciężył Henryk Lisiecki (14,3 pkt.), który po dwóch konkurencjach zajmował pierwsze miejsce. Drugi w konkurencji był Czesław Zalewski (13,2 pkt), trzecie miejsce zajęła Wiera Kamińska (12,1 pkt).

Trzecią konkurencją był przelot docelowy 505 km — Krywlany — Łobez k. Szczecina, którą rozegrano w dniu 11 czerwca br. Do celu doleciał tylko białostoczanin Jerzy Brański, uzyskując 15 pkt za konkurencję i aż dwa diamenty do złotej odznaki szybowcowej. Jerzy Śnitko (Olsztyn) uzyskał drugie miejsce za odległość 502 km, gromadząc 13 pkt i zdobywając trzeci diament. Trzecie miejsce uzyskał Stanisław Madaliński (Białystok) — 373 km i 12,5 pkt.

W dniu 13 czerwca br. uroczyście zakończono zawody. W imieniu Prezydium Zarządu Aeroklubu Białostockiego nagrody wręczył płk dypl. Stanisław Kącik. Główną nagrodę, tranzystorowy radioodbiornik „Sylwia" ufundowaną przez ZW ZMW, otrzymał członek Aeroklubu Białostockiego, szybowcowy mistrz naszego województwa Czesław Zalewski, który zgromadził ogółem 27,5 pkt. Drugą nagrodę, zegarek ręczny, ufundowaną przez ZW ZMS, otrzymał pilot Aeroklubu Jeleniogórskiego Henryk Lisiecki — 27,4 pkt. Wicemistrzem Białostoczyzny została Wiera Kamińska — 24,5 pkt i otrzymała nagrodę ufundowaną przez WKKFiT w Białymstoku.

Najlepsi piloci VI Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej. Od lewej: Czesław Zalewski (1 miejsce), Wiera Kamińska (3 miejsce) i Henryk Lisiecki (2 miejsce).

Pozostałych zawodników sklasyfikowano następująco: 4—5. Lech Sitko i Jerzy Brański (obaj Białystok) — po 19,8 pkt, 6. Jan Wójcik (Gdańsk) — 18,7, 7. Robert Łukasiewicz (Włocławek) — 14,8 pkt, 8. Mikołaj Skurat — 13,2 pkt, 9. Walenty Sawicki — 8,6 pkt, 10. Stanisław Madaliński (wszyscy Białystok) — 7,9 pkt.

Wszyscy zawodnicy, piloci holujący i mechanicy otrzymali miłe upominki w postaci długopisów i książek.

Tadeusz Korzonek

Odprawa przed konkurencją.

Zdjęcia: Zenon Kadziewicz

„STARFIGHTERY" I ZACHODNIOEUROPEJSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY

PIOTR KWIATKOWSKI

OPINIA publiczna krajów Europy zachodniej jest ostatnio zaniepokojona powtarzającymi się katastrofami amerykańskich samolotów Lockheed F-104 „Starfighter": już 58 tych samolotów używanych przez zachodnioniemiecką Luftwaffe uległo rozbiciu. Lotnicza i gospodarcza prasa zachodnioeuropejska zwraca obecnie uwagę, że sprawa „Starfighterów" jest częścią szerszego problemu — problemu systematycznego opanowania europejskiego rynku przez amerykański przemysł lotniczy i zbrojeniowy.

Prasa ta podkreśla, że decyzja zakupu przez NRF i inne kraje zachodnioeuropejskie samolotów F-104 „Starfighter" była z punktu widzenia strategicznego nonsensem. Samolot ten wymaga bardzo długiego, bo 3-kilometrowego, pasa startowego. Prócz tego konstruowany był jako samolot myśliwski, i aby używać go — jak ma to miejsce w zachodnioniemieckiej Luftwaffe — jako samolotu myśliwsko-bombowego, trzeba było poddać go licznym przeróbkom. Między innymi trzeba go było wyposażyć w radar nawigacyjny, w specjalny celownik elektroniczny, w system pilotażu automatycznego, w urządzenie naprowadzające samolot na lotnisko itd. W wyniku wprowadzonych zmian ciężar samolotu wzrósł o 30%, co uczyniło zeń „latające żelazko", a braki w wyposażeniu i tak nie zostały usunięte do końca. Skutki w postaci trwającej serii wypadków nie dały na siebie długo czekać. Za to dla macierzystych zakładów Lockheed czysty zysk „operacja Starfighter" wyraził się okrągłą sumą 2 miliardów dolarów. Ponadto w krótkim czasie 80 firm amerykańskich specjalizujących się w dostawie części zamiennych i wyposażenia dla tego samolotu pojawiło się na terenie Niemiec, zakładając tam swe filie. W tym samym czasie Francja dysponowała samolotem „Mirage-III" o wyższej zdolności bojowej, widocznie jednak niższej „zdolności przetargowej" od samolotu amerykańskiego.

W wyniku ogromnej kampanii propagandowej, prowadzonej przez USA i wspieranej odpowiednimi „naciskami", wielu francuskich, angielskich i niemieckich działaczy gospodarczych uwierzyło w amerykańską teorię o „costly weapons" (kosztownych rodzajach broni). Teoria ta brzmi: „Niech zachodni Europejczycy wytwarzają obuwie i mundury dla wojsk NATO, ale niech nam zostawią monopol na dziedziny produkcji, wymagające kosztownych badań naukowych".

Amerykanie starają się wszelkimi środkami ograniczyć rozwój i produkcję nowych rodzajów broni w krajach europejskich. Rozpętali np. zbędną rywalizację produkcji zbrojeniowej Anglii, Włoch, Francji, Holandii i Niemiec, która prowadzi do osłabienia każdego z tych krajów. W dziedzinie lotniczej zamówili we Francji w r. 1954 myśliwce „Mystere-IV", a w Anglii myśliwce „Hunter", równorzędne co do wartości bojowej, pod koniec zaś okresu uruchamiania produkcji — wycofali zamówienia. Finansowali jednocześnie badania nad konstrukcją samolotów treningowych we Włoszech i Holandii, ograniczając zarazem wielkość produkowanych serii i wpływając na zwiększenie kosztów produkcji. W r. 1957 sprowokowali Anglię, Francję i Włochy do przeprowadzenia konkurencyjnych badań nad budową lekkiego samolotu bojowego. Zwyciężyła konstrukcja włoska, wg powszechnego przekonania — w wyniku „właściwych" stosunków włoskiego przemysłu lotniczego z ambasadorem amerykańskim we Włoszech. Pod presją ambasady amerykańskiej w Brukseli, Belgia zrezygnowała z kupną znanych francuskich samolotów AMX-13. Anglicy pod wpływem amerykańskich nacisków zaniechali badań nad bombowcem o prędkości naddźwiękowej i nowym samolotem transportowym oraz ograniczyli badania nad samolotem myśliwskim zdolnym do pionowego startu. Zaniechali także badań nad rakietami przeciwlotniczymi i zamówili amerykańskie bombowce F-111. Francuska prasa lotnicza informuje, że w ciągu najbliższych lat Anglia zakupi samoloty amerykańskie za sumę 10 miliardów nowych franków, a jeśli dodać do tego koszt części wymiennych i konieczność kilkakrotnej wymiany silników w samolotach, wydatki Wielkiej Brytanii na ten cel wyniosą około 20 mld. NF. Do sumy tej dochodzi strata 3 do 4 mld NF wydatkowanych na zaniechane prace badawcze nad angielskimi prototypami równorzędnych samolotów bojowych.

Ofensywa amerykańska działa równie skutecznie w dziedzinie elektroniki. Kiedy Szwajcaria zakupiła we Francji samoloty „Mirage", Amerykanie zaproponowali Szwajcarom kupno amerykańskiego wyposażenia elektronicznego. W wyniku — samoloty „Mirage" podrożały tak dalece, że Szwajcaria zakupiła ich tylko 47 zamiast zamierzonych stu.

Za każdym razem, gdy kraje europejskie pragnęły doprowadzić do sfinalizowania układu dotyczącego badań i współpracy w dziedzinie elektroniki, amerykańska propaganda lub posunięcia dyplomatyczne skutecznie torpedowały takie projekty.

Amerykanie wpływają na wzrost zakupów swej broni także przez strategiczne decyzje głównej kwatery sił atlantyckich. W ciągu 3 lat tłumaczyli oni sojusznikom, że pilotowane przez człowieka samoloty straciły już rację bytu, że liczą się tylko rakiety. Amerykanie uzyskali zdemontowanie kanadyjskiego systemu obrony przeciwlotniczej, tzw. systemu DCA i zastąpili go przeciwrakietowym systemem własnej produkcji, zajmującym obszar od Grenlandii po Szkocję, nie obejmującym jednak Europy. Następnie, w r. 1964, zaproponowali krajom zachodnioeuropejskim utworzenie potężnego systemu przeciwlotniczego, ponieważ samoloty stały się — o dziwo! — znowu niebezpieczne. Bardzo wysokie koszty realizacji tego projektu, zwanego NADGE, mają być w 31% pokryte przez USA, a w 69% przez kraje europejskie, które ponadto mają płacić za nabycie szeregu niezbędnych licencji amerykańskich.

Wszystkie te posunięcia przynoszą Amerykanom wymierne w pieniądzu korzyści. W ciągu ostatnich 4 lat przemysł zbrojeniowy Stanów Zjednoczonych otrzymał od krajów sojuszniczych zamówienia na sumę 9 miliardów dolarów, a przewiduje się, że w ciągu następnych 10 lat otrzyma zamówienia wartości 15 miliardów dolarów. Według danych, zebranych przez prasę francuską, w tej fantastycznej ofensvwie handlowej bierze udział 40 tysięcy firm amerykańskich, działających na terenie 50 krajów.

Zakupy amerykańskiej broni pozwalają wprawdzie na pewne krótkookresowe oszczędności, jednakże — wskazuje angielska i francuska prasa fachowa — wcale nie zawsze (jak w drastyczny sposób dowodzi przykład samolotów „Starfighter"), po wtóre zaś — rozpatrywane w dłuższych okresach czasu niosą z sobą pośrednie ale bardzo groźne skutki dla gospodarki zachodnioeuropejskiej.

Niebezpieczeństwo polega na tym, że państwom zachodnioeuropejskim grozi zahamowanie tempa postępu technicznego, przekształcenie się w kraje niezdolne do samodzielnego wytwarzania nowoczesnych produktów, powiększające swe techniczne zacofanie w stosunku do przemysłu USA i skazane na zubożenie. Pogłębianie się zacofania technicznego grozi szczególnie na odcinku badań naukowych i ich zastosowań w praktyce przemysłowej. Groźba ta zaostrzona jest przez fakt wzrastającej emigracji naukowców, inżynierów i innych wysoko kwalifikowanych pracowników z krajów Europy zachodniej do USA. Emigracja ta wzrosła z 1 230 osób w r. 1949 do 5 993 osób w r. 1963, a liczba inżynierów emigrujących z NRF i Anglii do USA wzrosła w r. 1965 w stosunku do r. 1964 o 60%. Emigracja pracowników naukowo-technicznych z Francji jest — jak dotychczas — mniejsza, ponieważ łatwiej znajdują oni zatrudnienie w kraju. W NRF sytuacja staje się natomiast coraz gorsza. Np. w przemyśle lotniczym zakłady Boelkow zostały zakupione przez amerykański koncern Boeing, United Airlines zakupiły 30% udziału Vereinigte Flugzeugwerke, zaś koncern Lockheed dąży obecnie do przejęcia kontroli nad zakładami Messerschmitt. Takie zaś „kupna akcji" i „przejmowanie kontroli" oznaczają z reguły ograniczenia produkcji i redukcje personelu.

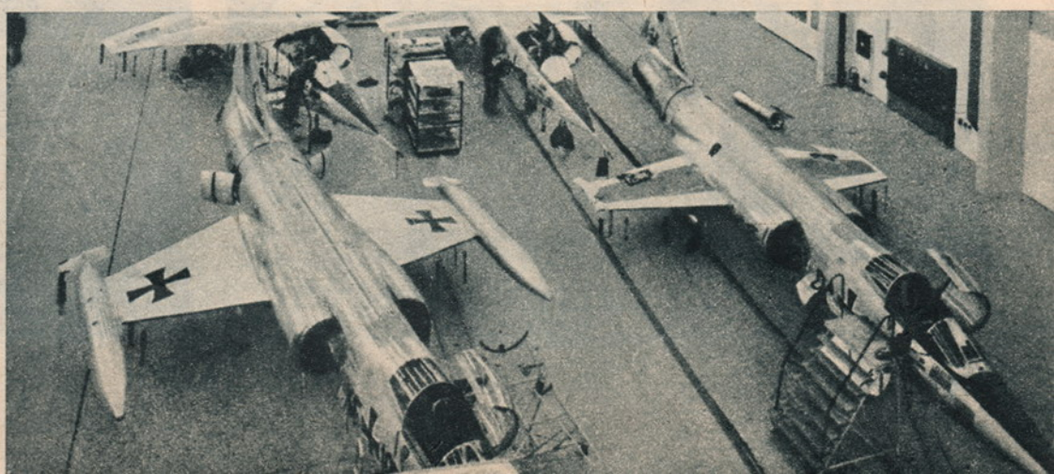
Stany Zjednoczone w całej pełni doceniają doniosłość imigracji personelu odpowiednio przeszkolonego oraz korzyści jakie im to przynosi. Nowa ustawa imigracyjna z 1965 r. wchodzi stopniowo w życie, stwarzając uprzywilejowane warunki dla naturalizowania się osób o odpowiednich kwalifikacjach. Wpłynie ona z pewnością na przyspieszenie odpływu talentów z Europy.

Techniczna i ekonomiczna prasa zachodnioeuropejska zaczyna ostatnio bić na alarm, wskazując, że Europa nie zdaje sobie sprawy z niebezpieczeństwa, które nad nią zawisło. Niebezpieczeństwo pogłębiającego się zacofania technicznego w stosunku do USA, to jednocześnie niebezpieczeństwo pogłębiającej się zależności od USA. Trzeba się także zastanowić, czy w niedalekiej przyszłości Europa zachodnia będzie miała jak i za co kupować dalsze licencje amerykańskie, czy będzie w stanie wytwarzać dostateczną ilość artykułów eksportowych? Jedno z pism francuskich wyraża swe obawy w ten sposób: „Czy nie grozi nam, że znajdziemy się kiedyś na kontynencie zamieszkanym tylko przez przedstawicieli handlowych, pośredników i robotników, a którego inżynierowie i „mózgi" żyć będą za Atlantykiem?"

Ta pesymistyczna wizja jest na pewno przesadzona, ale celnie wskazuje kierunek, z którego grozi niebezpieczeństwo. Bez wątpienia działa bowiem w tej dziedzinie swoiste sprzężenie zwrotne: pogarszające się perspektywy realizacji postępu technicznego w przemyśle krajów Europy zachodniej wzmagają emigrację twórczych pracowników z tej dziedziny, a emigracja — ogranicza z kolei możliwość rozwoju technicznego i wzmaga przyczynę. W prasie zachodnioeuropejskiej — także lotniczej — wiele głosów wyraża przekonanie, że ekonomiczna ofensywa amerykańskiego przemysłu zbrojeniowego zagraża całej przyszłości Europy. W niektórych dziedzinach postępy penetracji przemysłu amerykańskiego są tak duże, że trudno już byłoby naprawić sytuację. Dotyczy to np. elektroniki, gdzie takie giganty europejskiego przemysłu jak Bull, Olivetti i Siemens są już własnością amerykańską.

W dziedzinie przemysłu lotniczego istnieją jeszcze szanse na uratowanie sytuacji. Coraz większa część zainteresowanej prasy zachodnioeuropejskiej dokłada starań, by lekcja „Starfighterów" posłużyła temu zadaniu.

Samoloty bojowe F-104 G „Starfighter" na taśmie montażowej w zakładach Messerschmitta w Manching (NRF).



ASTRONAUTYKA

CORAZ TRUDNIEJ O SUKCES

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

Pożegnanie w przedsionku Kosmosu.

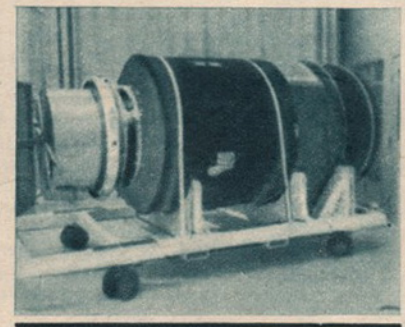
W dniu 3 czerwca o godzinie 14 minut 38 czasu warszawskiego uczeni amerykańscy wysłali z Przylądka Kennedy'ego statek kosmiczny „Gemini-9" z kosmonautami Thomasem Staffordem i Eugene Cernanem na pokładzie. Jego lot miał dostarczyć danych niezbędnych dla zrealizowania załogowej wyprawy na Księżyc. Od samego początku prześladowały go jednak niepowodzenia. Najpierw, w dniu 17 maja, nie udało się wprawić w ruch satelitarny rakiety ATDA (przekonstruowanej rakiety „Agena") stanowiącej obiekt, do którego miał się przyłączyć w czasie lotu statek „Gemini-9". Później co prawda udało się w dniu 1 czerwca wprawić tę rakietę w ruch satelitarny po zaplanowanej orbicie kołowej na wysokości 296 km, gdzie ją wyniosła rakieta „Atlas", ale na kilka minut przed startem statku „Gemini-9" ujawniła się w nim niesprawność, która opóźniła jego wzlot. Tym razem wzlot statku „Gemini-9" unoszonego przez rakietę „Titan-2" udał się i rozpoczął on ruch satelitarny na zaplanowanej orbicie eliptycznej znajdującej w odległości od 159 do 259 km od powierzchni Ziemi.

Wydawało się, iż wszystko przebiegać będzie zgodnie z planem. Gdy jednak po wykonaniu kilku skomplikowanych manewrów Stafford pełniący funkcję pierwszego pilota zbliżył o godzinie 19 minut 9 statek „Gemini-9" na odległość 30 m (a następnie na odległość 3, a nawet 1 m) do rakiety ATDA okazało się, że osłona jej luku cumowniczego nie odpadła i wisi na czterech drutach zasłaniając luk. Początkowo kosmonauci usiłowali spowodować jej odpadnięcie sygnałami radiowymi, a następnie poprzez zdalne „potrząsanie" rakietą ATDA. Wykonywane to było w ten sposób, że ze statku „Gemini" przesyłano do rakiety ATDA sygnały radiowe uruchamiające silniczki rakietowe zmieniające jej orientację przestrzenną. Próby te nie dały jednak rezultatu, toteż Stafford wysunął propozycję, że odtrąci pokrywę przodem statku „Gemini". Uczeni kierujący lotem z Ziemi nie zgodzili się jednak na to, dlatego że w rakiecie ATDA mogły pozostać jeszcze jakieś ładunki wybuchowe odstrzeliwujące pokrywę, a więc próba jej odtrącenia mogłaby spowodować wybuch niebezpieczny dla statku „Gemini-9". Z tego samego powodu nie zgodzili się oni także na to, ażeby Cernan w czasie swego pobytu na zewnątrz statku odrzucił tę pokrywę ręcznie.

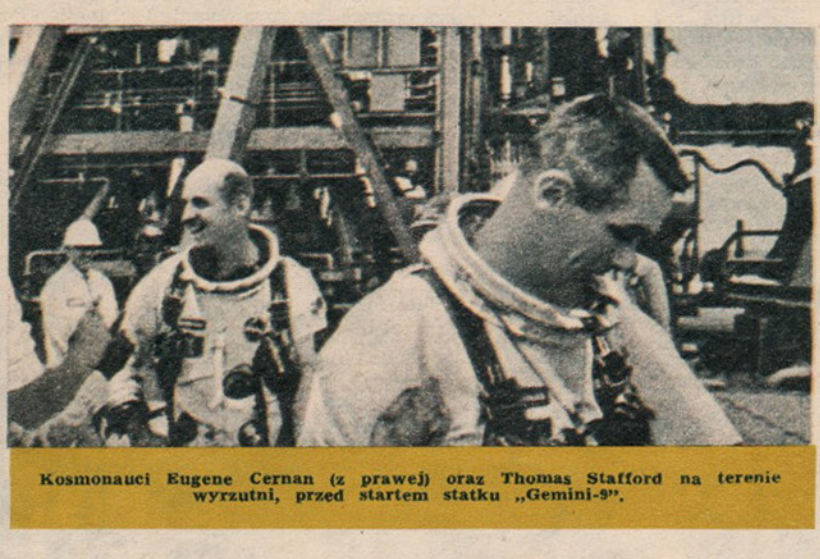
Tak więc kosmonauci musieli zrezygnować z połączenia się z rakietą ATDA, co stanowiło bardzo poważne niepowodzenie dlatego że planowano, iż po połączeniu się rakieta ATDA zostałaby wykorzystana do kilkakrotnych zmian prędkości i kierunku lotu statku kosmicznego. Następnie przewidywano, że kosmonauci odczepią statek „Gemini-9" od rakiety ATDA, oddalą się od niej, a potem ponownie przybliżą, w sposób podobny do tego, w jaki załogowy statek „dojazdowy" wzlatujący z Księżyca przybliżać się będzie do krążącego wokół Księżyca ruchem satelitarnym głównego statku „Apollo". Miało to stanowić nadzwyczaj ważne doświadczenie.

Niemniej jednak bardzo wielkim sukcesem jest to, że po raz trzeci z rzędu udało się przybliżyć w czasie lotu statek „Gemini" bezpośrednio do innego aparatu kosmicznego. Stanowi to wymowny dowód tego, że tak zwany manewr spotkania w Kosmosie jest już zadowalająco opanowany, co ma bardzo wielkie znaczenie dla dalszego rozwoju kosmonautyki, w szczególności dla załogowych wypraw na Księżyc.

Niepokojące jest jednak, że na powodzenie przedsięwzięć kosmonautycznych mają tak wielki wpływ rzeczy banalnie drobne, jak na przykład — awaria urządzenia odrzucającego osłonę od aparatu kosmicznego, czy przypadkowe pozostawienie w przewodzie utleniacza plastykowego korka. Świadczy o tym, że aparaty kosmiczne stały się niezwykle skomplikowane, iż nawet tysiące prób naziemnych wykonywanych przed każdym lotem niejednokrotnie nie mogą wykryć ewentualnej drobnej niesprawności. Jak na razie nie pociągnęło to jeszcze ofiar, ale ten stan rzeczy budzi poważne obawy na przyszłość. Wskazuje to wyraźnie, że czynności produkcyjne i kontrolne muszą być wykonywane jeszcze staranniej niż do tej pory, a jednocześnie niewłaściwe jest systematyczne komplikowanie konstrukcji aparatów kosmicznych. Powinno się dążyć raczej do upraszczania ich konstrukcji, tym bardziej, że dotychczasowe loty kosmiczne ludzi wykazały, iż człowiek jest znacznie bardziej odporny na niekorzystne wydarze-



Wyżej: Widok rakiety ATDA. Długość — 3,66 m, masa — 770 kg (na orbicie) i 1 090 kg (przy starcie). Niżej: Schemat zasadniczych ruchów statku „Gemini" możliwych do wykonania w Kosmosie dzięki systemowi sterowania. Nie pokazano działania układu stabilizującego.



Kosmonauci Eugene Cernan (z prawej) oraz Thomas Stafford na terenie wyrzutni, przed startem statku „Gemini-9".

Za chwilę zatrzasną się włazy statku „Gemini".

nia w czasie lotu i znacznie bardziej sprawny niż początkowo mniemano. Tym samym wykonanie większości czynności można powierzyć kosmonautom i ograniczyć zastosowanie w statkach kosmicznych skomplikowanych urządzeń automatycznych.

Drugim zasadniczym doświadczeniem, jakie zamierzano wykonać w czasie tego lotu, miało być wyjście kosmonauty Cernana na zewnątrz kabiny statku kosmicznego „Gemini-9". Nie miało to być jednak zwykłe powtórzenie wyczynu dokonanego przez kosmonautę Whitea, dlatego że Cernan miał przebywać na zewnątrz kabiny znacznie dłużej (2 godziny i 25 minut). Co więcej, miał on w tym czasie wypróbować umocowany na plecach zasobnik zawierający rakietowe silniczki sterownicze i urządzenia dostarczające tlen i klimatyzujące wnętrze skafandra. (Zasobnik ten w doniesieniach prasowych nie wiadomo dlaczego nazywano „krzesłem"). Miał on umożliwić stosunkowo swobodne poruszanie się w przestrzeni, toteż, aby go należycie wypróbować, kosmonauta miał być przywiązany do statku kosmicznego znacznie dłuższą liną zabezpieczającą niż White; miała ona mieć długość 37 m. (Nie jest wykluczone, że doświadczenie to miało być wykonane z myślą o tym, iż w przyszłości kosmonauci będą opuszczać statki niezabezpieczeni liną).

Manewry wokół rakiety ATDA tak jednak wyczerpały kosmonautów i tak dużo zużyli oni w tym czasie mieszanki paliwowej stosowanej w sterowniczych silniczkach rakietowych statku „Gemini-9" (aż 280 z zapasu 300 kg), że eksperyment ten opóźniono o więcej niż dobę względem pierwotnego planu.

Doświadczenie to rozpoczęto w dniu 5 czerwca o godzinie 16 minut 4 czasu warszawskiego. Kosmonauta przebywał na zewnątrz kabiny około 2 godzin i 5 minut. W czasie tego eksperymentu kosmonauta uskarżał się na zły dopływ tlenu (był on połączony z kabiną giętką rurą, poprzez którą do skafandra dopływał tlen). Stwierdzono także, że tętno kosmonauty zwiększyło się do niebezpiecznej wartości 155 uderzeń na minutę. Niemniej jednak kosmonaucie udało się przedostać z zewnątrz do tylnej części statku „Gemini-9", gdzie umieszczone było w schowku urządzenie sterownicze i klimatyzacyjne mające postać dużego tornistra, udało mu się je wyjąć ze schowka i nałożyć na plecy. W czasie tych czynności szyba hełmu skafandra kosmonauty pokryła się rosą, co zmusiło go do wcześniejszego niż zamierzano powrotu do kabiny i zrezygnowania z zaplanowanych prób. Na szczęście powrót kosmonauty do kabiny odbył się szczęśliwie.

Na podkreślenie zasługuje, że Cernan ubrany był w skafander nowego typu, w którym zastosowano wiele powłok plastykowych zatrzymujących mikrometeory. Konieczne to było zapewne z tego powodu, że kosmonauta miał przebywać ne zewnątrz kabiny przez długi okres czasu. Nie bez znaczenia był też zapewne fakt, iż wcześniejsze loty mogły wykazać, że ten niezwykle drobny pył kosmiczny występujący w przestrzeni obficiej niż normalne meteory może stanowić pewne niebezpieczeństwo dla kosmonauty będącego na zewnątrz kabiny statku kosmicznego i ubranego w miękki skafander.

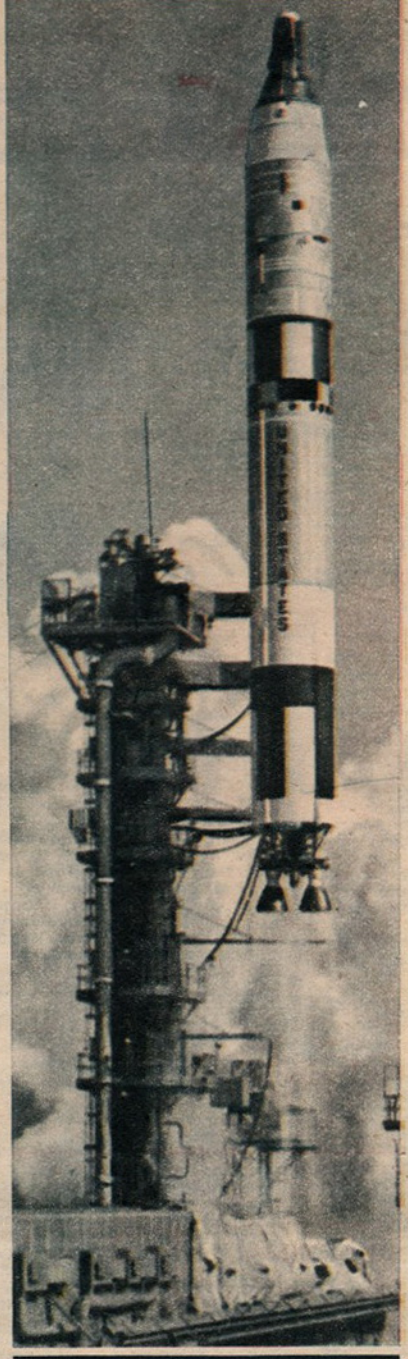
W czasie lotu kosmonauci wykonali także inne doświadczenia, na przykład różnorodne zdjęcia fotograficzne. Ponieważ jednak przebieg lotu nie był zgodny z planem, nie wiadomo na razie jak się one powiodły i w jakiej kolejności były wykonywane.

Kosmonauci powrócili na Ziemię w dniu 6 czerwca o godzinie 14 minut 58 czasu warszawskiego, wodując na wschód od Przylądka Kennedy'ego.

Niezgodne z planem i w znacznej mierze nieudane loty dwóch ostatnich amerykańskich statków kosmicznych „Gemini-8" i „Gemini-9" bardzo poważnie zakłóciły dalsze zamierzenia amerykańskie, dlatego że zmusza to do obarczenia większymi obowiązkami załóg następnych statków kosmicznych „Gemini.

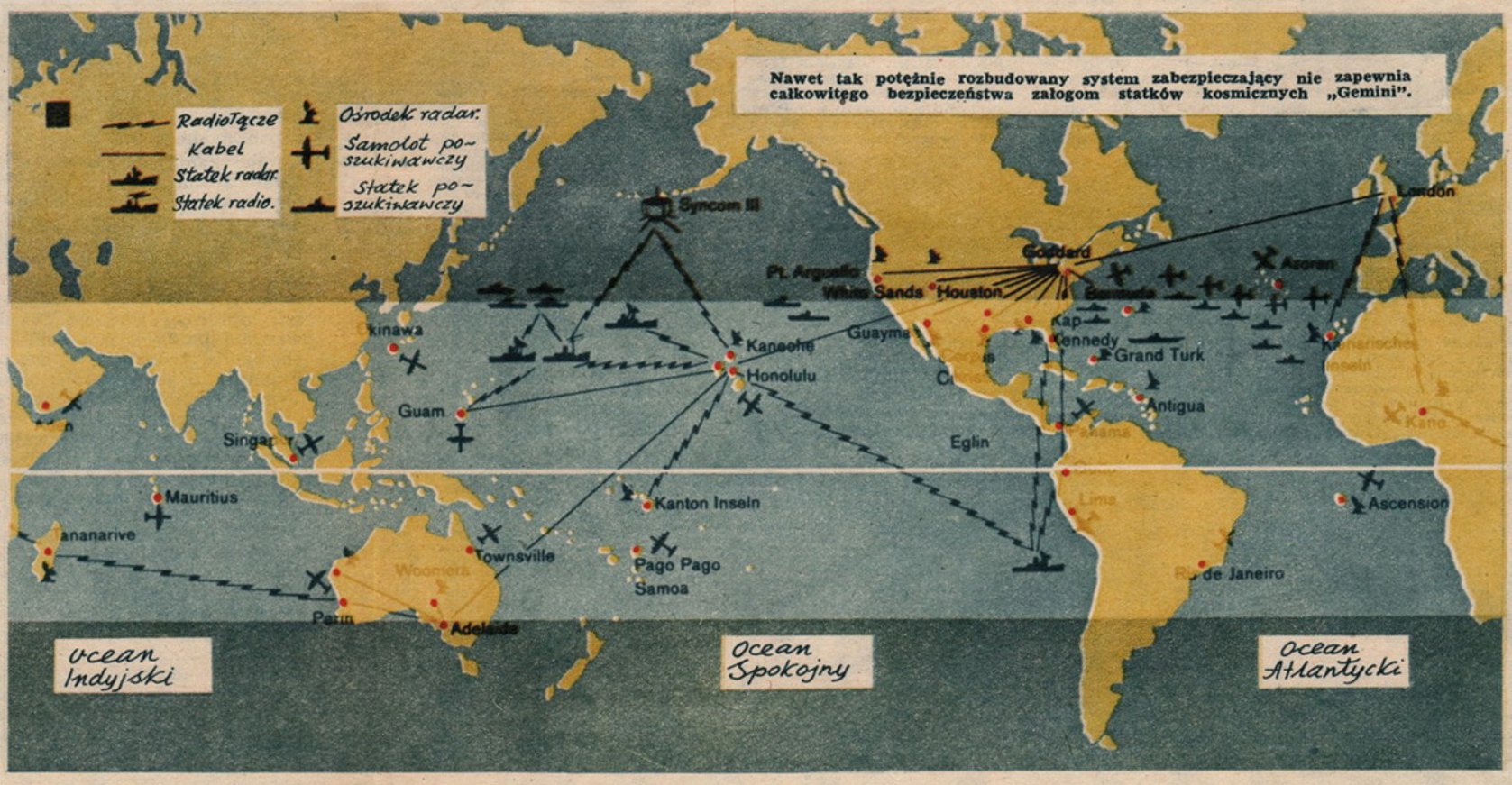
Niepowodzenia te odbijają się także na przebiegu przygotowań do załogowej wyprawy na Księżyc. Z tego powodu znaczenie ich ma poważniejsze konsekwencje niż stwierdzenie tylko, że nie udał się jakiś określony pojedyńczy eksperyment. Kilkakrotne niepowodzenia stanowią zarazem niepokojący dowód, iż w pośpiesznie realizowanych amerykańskich planach kosmonautycznych awarie zaczynają być regułą.

Na tym tle tym wyraźniej występuje poważny sukces aparatu kosmicznego „Surveyor-1", który już za pierwszą próbą pomyślnie osiągnął Księżyc i miękko na nim wylądował. Chociaż aparat ten został wysłany z więcej niż dwuletnim opóźnieniem, spowodowanym trudnościami w budowie jego rakiety nośnej, to jednak w pełni udany lot stanowi wymowny dowód, że konstrukcja ta była niezwykle starannie zaprojektowana i wykonana. Nieuzasadniony i nadmierny pośpiech w realizacji przedsięwzięć kosmonautycznych nie jest wskazany i nie tylko grozi niebezpiecznymi konsekwencjami, ale zarazem w ostatecznym rozrachunku opóźnia osiągnięcia zamierzonych celów.



Start rakiety nośnej „Titan-2" ze statkiem „Gemini". Długość zespołu — ok. 34 m.

W chwilę po wodowaniu. Ekipa ratownicza zabezpiecza statek.



„LUDZIE NAD CHMURAMI"

SIERGIEJ Kisieliew, znany radziecki spadochroniarz-rekordzista, a jednocześnie zdolny reżyser filmowy, nakręcił ostatnio swój drugi film o tematyce spadochronowej: „Ludzie nad chmurami". W toku nakręcania filmu Kisieliew wykonał ponad 70 skoków (wiele z wysokości ponad 5 000 m), mając kamerę filmową umocowaną na... głowie. W filmie nie ma aktorów zawodowych. Wszystkie „role" grają spadochroniarze sportowi: Irina Sołowiewa, Władymir Cziżik, Jurij Popow, Alfred Bukmurzin, Wiktor Wodianik i Lew Załysin. Zdjęć dokonywano w Taszkiencie, Moskwie i Kijowie.

Kisieliew jest autorem filmu pt. „My — spadochroniarze sportowi", który na festiwalu w Vichy w r. 1965 otrzymał „Złote Skrzydło".

Na zdjęciu: Kadr z filmu „Ludzie nad chmurami". Skacze Wiktor Wodianik.

TRZEBA I TAK

W tak niecodziennej pozycji pracuje przy przeglądzie silnika samolotu odrzutowego DC-8 mechanik linii „Canadian Pacific Airlines".

LOTNICTWO SPORTOWE

● **We Francji** jest już 11 wytwórni lotniczych, specjalizujących się w budowie lekkich samolotów turystyczno-sportowych i dyspozycyjnych oraz szybowców. Są to: Alpavia, Avialsa, C.A.A.R.P., C.A.R.M.A.M., Centre-Est Aeronautique, Avions Marcel Dassault, Reims-Aviation, Societe Aeronautique Normande, Siren, Sud Aviation, Wassmer.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Lotnictwo** morskie NRF liczy obecnie 220 samolotów.

● **Jordania** zakupi w USA partię samolotów F-104, które zastąpią dotąd używane w Jordanii samoloty angielskie Hawker „Hunter".

● **Lotnictwo** Japonii liczyć będzie w marcu 1967 r. ogółem 1 639 samolotów, z czego 1 088 będą to samoloty powietrznych sił zbrojnych, 310 — armii lądowej i 240 — marynarki. Obecnie rozważany jest plan zastąpienia samolotów F-104 przez inny typ. Wybór typu nastąpi w r. 1967, wypróbowanie — do roku 1972, potem — produkcja seryjna.

● **Parlament** szwedzki zatwierdził budowę 200 myśliwców bombardujących SAAB-37 „Viggen". Prototyp jest już na ukończeniu, zaś produkcja seryjna ruszy w r. 1967.

● **Zachodnioniemiecki** odrzutowiec wojskowy F-104G „Starfighter" rozbił się na lotnisku Hobsten. Pilot zginął. Była to 56 katastrofa samolotu tego typu od r. 1961, kiedy to NRF zaczęła eksploatować „Starfightery".

● **W rejonie** Huelva w Hiszpanii 6 samolotów francuskich „Mistere IV" uległo tajemniczej katastrofie. Odrzutowce zostały porzucone przez pilotów z braku paliwa i roztrzaskały się na ziemi. Piloci wyskoczyli ze spadochronami. Eskadra leciała z bazy w Cezaux w pobliżu Bordeaux do San Pablo koło Sewilli. Na skutek złych warunków atmosferycznych piloci nie odnaleźli lotniska i krążyli w powietrzu aż do wyczerpania paliwa. Pozostaje niewyjaśnione z jakich przyczyn samoloty francuskie nie potrafiły nawiązać kontaktu z wieżą kontroli na lotnisku w San Pablo.

PODWÓJNA DELTA

Wśród licznych amerykańskich projektów olbrzymich samolotów naddźwiękowych zwraca uwagę projekt opracowany w zakładach Lockheed. Nosi on nazwę Lockheed-2000. Samolot ten, w układzie podwójnej delty, posiadać będzie najważniejsze elementy konstrukcji z tytanu. Liczba pasażerów — 266. Prędkość — 3 200 km/h. Ciężar startowy — 255 ton. Start możliwy jest z każdego niemal dzisiejszego lotniska dla dalekodystansowych odrzutowców pasażerskich.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Podpisany** został w Paryżu układ lotniczy, zgodnie z którym uruchomiona będzie wkrótce nowa linia lotnicza łącząca Paryż z Szanghajem. Trasa nowego szlaku, który zorganizowany zostanie przez „Air France", prowadzić będzie przez Tiranę, Kair, Teheran, Karaczi i Phnom-Penh (Kambodża). Chińska Republika Ludowa, na mocy podpisanego porozumienia, będzie miała prawo uruchomienia podobnej linii, która połączy Pekin przez Karaczi, Środkowy Wschód i Tiranę z Paryżem. Nowy szlak, który połączy Europę zachodnią z Azją, będzie miał wielkie znaczenie.

✲

● **Najdłuższą** sieć szlaków powietrznych wśród zachodnioeuropejskich towarzystw lotniczych posiada „Air France". Jeżeli chodzi o kraje socjalistyczne, to „Air France" utrzymuje połączenie z Pragą (od r. 1945), Moskwą (od r. 1958) oraz z Warszawą (od r. 1959).

✲

● **Uruchomione** zostaną letnie loty charterowe na trasie Hamburg — Kopenhaga — Moskwa i ew. Leningrad, dla zachodnioniemieckich turystów, którzy zechcą odwiedzić ZSRR.

✲

● **W roku** gospodarczym 1965—66 brytyjskie towarzystwo lotnicze BEA przewiozło ponad 6,8 mln pasażerów, czyli o 11,3% więcej niż w poprzednim roku gospodarczym. Przewozy towarów wyniosły 35,4 mln tonomil, czyli o 24,3%, więcej, a transport poczty ponad 5,9 mln tonomil, zwiększając się o 4,3%.

✲

● **Na wielkie** przeszkody natrafia budowa prototypu anglo-francuskiego naddźwiękowego odrzutowca pasażerskiego „Concorde". M. in. do pierwotnego projektu trzeba było wprowadzić poważne zmiany konstrukcyjne, co podrożyło koszty uruchomienia produkcji seryjnej z planowanych 500 mln dolarów do 1,1 mld dolarów. Dla pokrycia kosztów wstępnych budowy potrzebne są zamówienia na co najmniej 70 samolotów tego typu, podczas gdy nadeszły zgłoszenia tylko na 54 maszyny. Przedstawiciele wielkich linii lotniczych ponadto odnoszą się ze sceptycyzmem do zapewnień, iż próbne loty prototypu „Concorde" rozpoczną się w lutym 1968 r.

✲

● **Linie** „Pan American World Airways" zamówiły, jako pierwsze, 25 olbrzymich (znajdujących się w budowie) samolotów pasażerskich Boeing-747, mogących zabierać po 490 pasażerów. Dziesięć dalszych maszyn tego typu „Pan American" zamówią wkrótce.

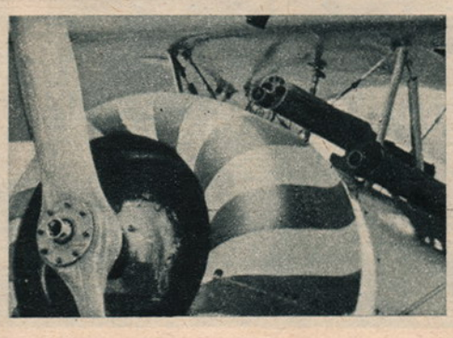
RÓŻNE

● **Przyczyną** katastrofy, jakiej uległy w Kalifornii prototyp naddźwiękowego bombowca XB-70 i odrzutowiec myśliwski F-104 „Starfighter", było zderzenie w powietrzu dwóch samolotów podczas nakręcania filmu reklamowego dla koncernu General Electric. Maszyny zbliżyły się do siebie na bardzo niebezpieczną odległość, gdyż piloci chcieli się przyjrzeć pracy ekipy filmowej — wtedy właśnie doszło do kolizji: F-104 zawadził o statecznik olbrzyma XB-70. W katastrofie zginęli: znany pilot doświadczalny J. Walker oraz major lotnictwa USA, C. Cross. Zniszczony został całkowicie prototyp XB-70.

AERO-CLASSIC

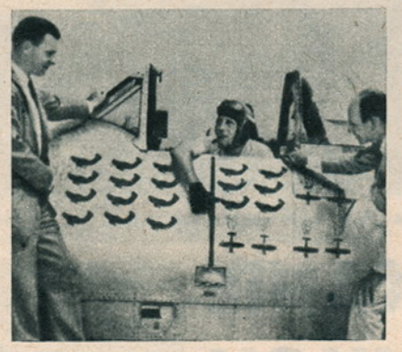
W Palm Springs w Kalifornii, odbyła się wystawa lotnicza pod nazwą „Aero Classic", gromadząca eksponaty kilkudziesięciu wytwórni lotniczych. Na wystawie oprócz samolotów i oprzyrządowania najnowszej produkcji znalazły się również takie oto, jak na zdjęciu, relikty dawnej i niezbyt dawnej przeszłości: Fokker D-VII (z I wojny światowej), AT-6 oraz P-40 (z II wojny światowej). Na zdjęciu z prawej — myśliwski Nieuport (z I wojny światowej).

Eksponaty te zostały wypożyczone z Tallmantz Museum w Santa Anna. Zwraca uwagę pierwszorzędny stan w jakim się one znajdują.



VC-10 W SŁUŻBIE RAF

Brytyjskie lotnictwo wojskowe otrzymało ostatnio nowy typ odrzutowego samolotu transportowego. Jest to VC-10, wojskowa wersja znanego olbrzyma pasażerskiego produkowanego przez zakłady Vickers. Samolot zabiera 150 żołnierzy w pełnym uzbrojeniu i może operować w promieniu 4 000 mil.



„A to są te, które mnie zestrzeliły..."

PRZELECIAŁ ATLANTYK

W dniu otwarcia IV Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Cannes (26 maja br.), na lotnisku Cannes-Mandelieu wylądował pilot francuski Jean-Paul Weiss, który na czteroosobowym samolocie Mooney Mk-21 dokonał przelotu nad Atlantykiem z Bostonu, lądując po drodze na Azorach. Na zdjęciu: Weiss po pięknym przelocie, na lotnisku w Cannes.

Pierwsze próby urządzenia radiotelemetrycznego statku „Apollo"

Niedawno rozpoczęte zostały na Bermudach pierwsze naziemne próby urządzenia radiotelemetrycznego, które będzie stosowane na statku kosmicznym „Apollo", a przeznaczonego do przesyłania na Ziemię różnorodnych danych. W urządzeniu tym stosowane są trzy nadajniki i trzy odbiorniki. Sporządzone są one z miniaturowych elementów elektronicznych typu klasycznego, a nie z mikromodułów elektronicznych. Wynik prób wykazał, że urządzenie radiotelemetryczne statku „Apollo" działa mniej więcej 100 razy dokładniej niż urządzenie radiotelemetryczne statku „Gemini".

Czy pierwszy człon „Saturna-IB" zostanie zwiększony?

Jak wiadomo największą obecnie (użytkowaną od niedawna) rakietą amerykańską zasilaną płynną mieszanką paliwową jest „Saturn-IB". Jej pierwszy człon oznaczony S1 napędzany jest przez 8 silników rakietowych typu H-1 wytwarzających łącznie ciąg 680 T. Jednocześnie dokonywane są naziemne próby ogromnych rakiet zasilanych paliwem stałym. Największa z nich ma kadłub o średnicy — 6,6 m, długość — 18,3 m i wytwarza ciąg 1 630 T w czasie 112 sekund. Pomyślne próby tej rakiety spowodowały zamiar zstąpienia pierwszego członu rakiety „Saturn-IB" przez tę właśnie rakietę, zasilaną paliwem stałym. Zwiększyłoby to 2-krotnie ładunek użyteczny rakiety „Saturn-IB", czyli mogłaby ona wprawić w bliskoziemski ruch satelitarny ładunek o masie 30—40 t (po pewnym ulepszeniu drugiego członu o nazwie S4B, w szczególności po zwiększeniu jego rozmiarów).

W KOSMOS

Taki podpis nosi ciekawe zdjęcie radzieckiej rakiety kosmicznej wykonane przez K. Kuliczenkę. Zostało ono nagrodzone na wszechzwiązkowym konkursie fotograficznym „Lotnictwo w fotografii".

Mistrzostwa szybowcowe Afryki Południowej

Otrzymaliśmy bliższe dane o konkurencjach, które rozegrano w ramach tegorocznych (na początku stycznia) mistrzostw szybowcowych Południowej Afryki. Warto przejrzeć te wyniki, ponieważ uzyskane rezultaty dają dobitny obraz warunków meteorologicznych panujących w tym kraju.

I tak — I konkurencja trójkąt 145 km. Najlepszy wynik C. Brydges (Płd. Afryka) na „Std. Austrii" — 90 km/h, 2. R. Lindner (NRF) na „Phoebusie" — 83,5 km/h, a 3. K. Keim (NRF) na „Zugvogel 3B" — 81,0 km/h.

II konkurencja, docel-powrót 216 km. 1. S. H. Heiress (NRF) na „Std. Austrii" — 91 km/h, 2. Y. Leeman (Płd. Afryka) na BJ-2 — 89,5 km/h, 3. H. Botcher (NRF) na „Austrii SHK" — 83,0 km/h.

III konkurencja, trójkąt 309 km. R. Stuhr (NRF) na „Phoebusie" — 99,6 km/h, 2. P. Beatty (Płd. Afryka) na BJ-2 — 99,58 km/h i 3. R. Lindner (NRF) na „Phoebusie" — 96,0 km/h.

IV konkurencja, docel-powrót wyznaczony przez pilota. 1. S. H. Heiress (NRF) na „Std. Austrii" — 650 km, 2. R. Clifford (Płd. Afryka) na HP-11 — 590 km i 3. M. Jackson na „Std. Austrii" — 590 km.

V konkurencja, docel-powrót 328 km. 1. P. Beatty (Płd. Afryka) na BJ-2 — 107 km/h, 2. Goudriaan (Holandia) na „Std. Austrii" — 105, km/h i 3. R. Lindner (NRF) na „Phoebusie" — 10,4 km/h.

VI konkurencja, trójkąt 532 km. 1. Botcher (NRF) na „Austrii SHK" — 81,6 km/h, 2. M. Jackson (Płd. Afryka) na „Std. Austrii" — 77,8 km/h i 3. A. Warminger (U. K.) na „Std. Austrii" — 74,0 km/h.

VII konkurencja, trójkąt 138 km. 1. R. Lindner (NRF) na „Phoebusie" — 98,0 km/h, 2. P. Beatty (Płd. Afryka) na BJ-2 — 90,7 km/h, 3. Goudriaan (Holandia) na „Std. Austrii" — 90,68 km/h.

VIII konkurencja, trójkąt 309 km. 1. H. Botcher (NRF) na „Austrii SHK" — 82,5 km/h, 2. M. Jackson (Płd. Afryka) na „Std. Austrii" — 77,8 km/h i 3. S. H. Heiress (NRF) na „Std. Austrii" — 70,5 km/h.

IX konkurencja, docel-powrót 516 km. 1. P. Beatty (Płd. Afryka) na BJ-2 — 96,0 km/h, 2. R. Stuhr (NRF) na „Phoebusie" — 94,0 km/h, 3. W. Keim (NRF) na „Zugvogel 3B" — 91 km/h.

X konkurencja, docel-powrót wyznaczony przez pilota. 1. Y. Leeman (Płd. (Afryka) na BJ-2 — 479 km, 2. H. Botcher (NRF) na „Austrii SHK" — 433 km, 3. M. Jackson (Płd. Afryka) na „Std. Austrii" 302 km.

XI konkurencja, docel-powrót wyznaczony przez pilota. 1. P. Beatty (Płd. Afryka) na BJ-2 — 590 km, 2. R. Lindner (NRF) na „Phoebusie" — 529 km i 3. C. Brydges (Płd. Afryka) na „Std. Austrii" — 489 km.

XII konkurencja, trójkąt 332 km. 1. H. Botcher (NRF) na „Austrii SHK" — 105 km/h, 2. M. Jackson (Płd. Afryka) na „Std. Austrii" — 102,5 km/h i 3. Y. Leeman (Płd. Afryka) na BJ-2 — 102 km/h.

Dodajmy, że konkurencje te rozegrano w ciągu 17 dni! A przerwy też były raczej spowodowane koniecznością ściągania z tras, a nie brakiem warunków pogodowych.

W mistrzostwach startowało 52 pilotów na 35 szybowcach, przy czym zawodnicy latali z reguły w co drugiej konkurencji. Tak więc zwycięzca mistrzostw Rudi Lindner (NRF) na „Phoebusie" uzyskał 5 590 punktów z 6 000 możliwych. W okresie mistrzostw wykonano blisko 100 000 km przelotów, pobito jeden rekord świata i wiele krajowych, zdobyto wiele diamentów i warunków do złotej odznaki.

SŁAWNI LOTNICY

Michał Wodopianow

RADZIECKI pilot polarny Michał Wasylewicz Wodopianow urodził się w 1899 roku we wsi Studenki. W rejonie miejscowości, w której mieszkał, stacjonował dywizjon samolotów „Ilia Muromiec". Każdego dnia chodził pod bramę lotniska i przyglądał się samolotom. Pewnego dnia zdecydował się pójść do komisarza wojennego. Usłyszał wtedy odpowiedź, że jeżeli chce służyć w Armii Czerwonej musi podpisać zobowiązanie, iż będzie służył nie mniej niż sześć miesięcy. Wówczas Wodopianow odpowiedział: „Podpiszę choćby nawet i na sześć lat".

W lutym 1919 roku wstąpił do Armii Czerwonej. Trzy lata później został zwolniony do rezerwy i rozpoczął pracę jako kierowca w Moskwie. Nieustannie jednak nurtowała go myśl o lataniu. W 1925 roku uzyskał uprawnienia lotniczego mechanika pokładowego, a trzy lata później dyplom pilota samolotowego trzeciej klasy. Pracę zawodową pilota rozpoczął od rozpylania środków owadobójczych przeciw szarańczy i lotów na samolotach pasażerskich. Z kolei oblatywał i wytyczał linie powietrzne oraz latał na trasie Moskwa — Leningrad, przewożąc codziennie matryce drukarskie dla terenowej mutacji gazety „Prawda".

Michał Wodopianow brał udział w ekspedycji ratunkowej spieszącej na pomoc uwięzionemu w lodach „Czeluskinowi". W związku z tą wyprawą rząd radziecki ustanowił odznaczenie najwyższego stopnia przyznawane za dokonanie bohaterskiego czynu — tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Po raz pierwszy godność tę przyznano siedmiu pilotom biorącym bezpośredni udział w ratowaniu czeluskinowców. Wśród tej siódemki był Michał Wodopianow.

Wreszcie w 1937 roku Wodopianow jako pierwszy na świecie lądował na Biegunie Północnym, w związku z ekspedycją naukową Iwana Papanina (późniejszego admirała marynarki radzieckiej). Gdy kraj ojczysty znalazł się w niebezpieczeństwie. Wodopianow stanął w pierwszym szeregu jego obrońców. Walczył początkowo przeciw Finom, a potem hitlerowskiemu najeźdźcy. Wojnę zakończył jako dowódca jednostki lotniczej i jednocześnie pilot ciężkiego bombowca. Uczestniczył w wyprawach bombowych na Berlin. Po wojnie napisał dwie książki: „Biegun Północny" i „Droga Lotnika".

(m)

MIĘDZYNARODOWE SPOTKANIE MODELARZY RAKIETOWYCH

PAWEŁ ELSZTEIN
Korespondencja własna z CSRS
(3)

NA pierwsze spotkanie rakietników zjechali do Dubnicy, oprócz gospodarzy, goście z szeregu krajów, w których rozwinęło się już albo rozwijać zaczyna małe rakietnictwo. Nie spotkaliśmy jedynie modelarzy ZSRR, którzy legitymują się na dorocznych własnych imprezach świetnymi sukcesami. Sądząc z ostatnio opublikowanych artykułów w gazecie DOSAAF „Sowietskij Patriot", powstałe chwilowo kłopoty z masową produkcją silników rakietowych powstrzymywały zapewne zawodników radzieckich na drodze do Dubnicy. A oczekiwani tu byli z wielkim zainteresowaniem przez wszystkich bez wyjątku. Najpoważniejszymi konkurentami naszych zawodników byli bez wątpienia Amerykanie i Czechosłowacy, chociaż doceniać trzeba i tych, którzy dopiero rozpoczęli pracę z modelarstwem rakietowym, a więc Węgrów, Bułgarów i Niemców (NRD).

Amerykanie wystawili trzy ekipy, w tym dwie prawie rodzinne. Ich zawodnicy dysponowali wielką liczbą modeli nie tylko przeznaczonych do bezpośrednich punktowanych startów, ale i do pokazów. Wśród zawodników znalazło się dwóch najpoważniejszych przedsiębiorców w USA związanych z przemysłem modelarskim, konkretnie modelarstwem rakietowym. 26-letni Leroy Piester na przykład jest właścicielem firmy „Centrouri" w Phoenix (Arizona), zatrudniającej ponad 70 osób i wytwarzającej oprócz półfabrykatów również całą gamę silników rakietowych.

Jednym z zawodników ekipy USA był aktualny przewodniczący komisji modelarstwa rakietowego przy CIAM-FAI Harry G. Stine, inicjator małego rakietnictwa w USA, wielki przy tym entuzjasta techniki rakietowej i przewodniczący NAR — krajowego stowarzyszenia modelarzy rakietowych w USA. W końcu roku ubiegłego opublikował on podręcznik dla modelarzy rakietowych — w kolejności drugi na świecie po polskim (co stwierdził w pięknej dedykacji dla niżej podpisanego). A oto ciekawa definicja modelu rakiety według H. Stine'a:

Jeśli model rakiety spadnie na szybę szklaną, powinien na niej zostawić jedynie ślad, jeśli ją zbije — nie jest modelem, a niebezpiecznym pociskiem.

Stwierdzenie może nieco przesadzone, ale zgodne z naszymi określeniami i całą zabawą właśnie z modelami, a nie pociskami.

Jeśli już jesteśmy przy ekipach zza oceanu, kilka słów o ich modelach. Bardzo staranne wykonanie podzespołów (prefabrykaty) oraz rozsądne malowanie (farby samoświecące w jaskrawych kolorach). Dużo uwagi poświęcono spadochronom najróżniejszych rozmiarów, przeważnie o obrysie kołowym. Co dziwne, przynajmniej dla nas, spadochrony wykonane z bardzo cienkiej folii pochodziły nie ze Stanów ale z Japonii. Przy okazji przekonaliśmy się, że zbyt mało uwagi poświęca się u nas technice odzyskiwania modeli przy pomocy sprawnych, rzec można, wyczynowych spadochronów. Ale to zagadnienie zupełnie odrębne, wymagające szerszego omówienia.

Dysponując różnymi typami silników Amerykanie zręcznie wykorzystywali aktualne trudne zresztą warunki pogodowe, unikając na przykład podczas niskiego pułapu chmur i zamglenia silników o wielkich wartościach ciągu. W ten sposób ich modele nie ginęły w chmurach, osiągały co prawda nikłe wysokości, ale zawsze punktowane. Podobnie postępowali przy starcie rakietoplanów, gdy dmuchał silny wiatr.

Rakietoplany, a właściwie małe szybowce z pomocniczym silnikiem rakietowym, noszą w USA nazwę boosterglider, co wiernie określa ich przeznaczenie. Rakietoplan sugeruje natomiast imitację szybkiego samolotu rakietowego np. X-15. Stąd i większość nieporozumień wśród naszych modelarzy. Mały model o „samolotowych" skośnych skrzydłach w locie ślizgowym będzie zawsze gorszy od klasycznego szybowca z dobudowanym silnikiem. Szybowce właśnie tego typu mieli zarówno Czechosłowacy jak i Amerykanie. Nasze modele, choć bardzo szybkie i ciekawie skonstruowane, należały do grupy „samolotowej". Wydaje się, że oparciem dla rozwoju szybowców z pomocniczym napędem mogą być modele startujące z wyrzutni gumowych oraz lekkie bardzo modele do startu z ręki.

Ekipa USA przy wyrzutniach. Od lewej: Stine, Piester i Estes.

Zawodnik węgierski — Katona.

Nasi zawodnicy przy wyrzutniach podczas przygotowań do startu modeli z obciążeniem.

Jedyny zawodnik NRD — Stein (z lewej) w rozmowie z redaktorem miesięcznika „Technikus".

W pierwszej ekipie czechosłowackiej zastaliśmy naszych znajomych modelarzy, których gościliśmy w Krakowie w roku ubiegłym. Między innymi Saffek i Jehlinek, niezwykle utalentowani konstruktorzy i zawodnicy. Szczególnie Saffek stworzył właściwie całą „szkołę" oryginalnych konstrukcji, z których pokaźną liczbę opublikował w czeskim „Modelarzu".

Po raz pierwszy spotkaliśmy się z entuzjastami małego rakietnictwa z Bułgarii, Węgier i NRD. Bułgarzy startowali na silnikach „domowej roboty", a zatem nie mogli brać udziału w oficjalnych rozgrywkach. Tym niemniej dysponowali dobrze opracowanymi modelami. Oglądając ich starty przypominaliśmy sobie pierwsze lata prób z różnego typu silnikami i paliwami, zdumiewając się jednocześnie nad ogromnym skokiem techniki, którego dokonało małe rakietnictwo w ostatnich bodaj trzech latach.

Zawodnicy węgierscy i jedyny z NRD 60-letni Stein przywieźli modele nie odbiegające od przyjętych standardów, ale startujące zupełnie zadowalająco. Sądząc z wypowiedzi tych zawodników, jedynie brak fabrycznych silników przeszkadza w w rozszerzeniu małego rakietnictwa

WARSZAWSKIE ZAWODY DLA NAJMŁODSZYCH

Wyżej: Drużyna Domu Kultury Dzieci i Młodzieży w Warszawie.

•

Powyżej z prawej: Drużyna LSM z Lublina przybywa na lotnisko Gocław.

•

Z prawej: W oczekiwaniu na kolejkę startu.
Zdjęcia: Zenon Nowak (5)

I Zawody Modeli Latających dla najmłodszych o puchar przechodni Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, zorganizowane przez Warszawską Spółdzielnię Mieszkaniową z inicjatywy Koła Lotniczego Nr 17 im. Bolesława Orlińskiego z Osiedla WSM Bielany, zgromadziły 9 czerwca 1966 r. na lotnisku współorganizatora imprezy — Aeroklubu Warszawskiego — 180 zawodników oraz licznych rodziców i kibiców tego tak miłego i pożytecznego sportu.

Wiele sympatii wzbudziła wśród kibiców i publiczności bardzo licznie reprezentowana grupa zawodników najmłodszych, bo 9—11-letnich, licząca 61 osób. Piękna pogoda, jak gdyby specjalnie zamówiona, wprowadziła pogodny nastrój, toteż zawody dostarczyły zawodnikom wiele sportowych emocji, natomiast rodzicom i kibicom zapewniły przyjemny wypoczynek świąteczny.

Tradycje modelarstwa lotniczego w Spółdzielczości Mieszkaniowej są bardzo duże. Niektóre z tych spółdzielni, jak np Koło Lotnicze w Przyzakładowej Spółdzielni Mieszkaniowej „Strzecha" w Bielsku-Białej, mogą poszczycić się wieloma zdobytymi nagrodami.

W zawodach warszawskich brały udział nie tylko koła lotnicze z Warszawy. Oprócz kół zorganizowanych w osiedlach WSM (Bielany, Okęcie-I, Okęcie-II i Osiedla Młodych) startowały również zespoły z Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej i Spółdzielni Mieszkaniowej z Radomia, a ponadto uczestniczyli zawodnicy z modelarni Aeroklubu Warszawskiego i zgłoszony w ostatniej chwili tuż przed rozpoczęciem zawodów zespół Domu Kultury Dzieci i Młodzieży z Warszawy przy ul. Elbląskiej. Były też indywidualne zgłoszenia modelarzy niezrzeszonych. Zostało zgłoszonych łącznie 180 zawodników, z których sklasyfikowano 85. Na zawody przybyli również przedstawiciele centralnych i stołecznych władz spółdzielczych.

Wciągnięcie flagi na maszt obwieściło początek zawodów. W ciepłych słowach zgromadzoną młodzież powitała w imieniu WSM — Jolanta Majkowa oraz wiceprezes Aeroklubu Warszawskiego ppłk pil. Bolesław Sierociński. Z tęgimi minami zawodnicy wymaszerowali na pole startowe.

Gdy zawody dobiegły końca, nadszedł przyjemny moment wręczenia licznych nagród ufundowanych przez Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, Stołeczny i Wojewódzki Oddział CZSBM oraz Warszawską Spółdzielnię Mieszkaniową. Atrakcyjną nagrodę ufundował Aeroklub Warszawski dla najlepszego zawodnika — lot nad Warszawą. Wręczenia nagród dokonał dyrektor Stołecznego Oddziału CZSBM — Sylwester Ziółkowski. Puchar przechodni ufundowany przez CZSBM dla najlepszej drużyny spółdzielczej przeszedł w ręce Koła Lotniczego Nr 17 im. Bolesława Orlińskiego przy WSM-Bielany.

A oto wyniki:

Modele szybowców A—1/2

1 — Lech Wiśniewski (WSM-Okęcie II): 65 + 62 + 18 = 145 pkt; 2 — Jerzy Kaleta (WSM-Okęcie II): 0 + 27 + 87 = 114 pkt; 3 — Marek Szacoń — (LSM-Lublin): 55 + 24 + 30 = 109 pkt; 4 — Krzysztof Piekarski (Modelarnia nr 37, DKDiM) — 107 pkt; — 5 — Andrzej Cwyl (Modelarnia nr 46) — 101 pkt.

Modele szybowców A-1

1 — Jerzy Kusy (LSM-Lublin): 37 + 20 + 85 = 142 pkt; 2 — Włodzimierz Wojnowski (RSM-Radom): 70 + 21 + 22 = 113 pkt; 3 — Jerzy Gill (LSM-Lublin): 28 + 23 + 60 = 111 pkt; 4 — Mirek Palczak (Modelarnia nr 37) — 109 pkt; 5 — Józef Adamski (Otwock) — 99 pkt.

Modele z silnikami do 1 cm³

1 — Mieczysław Zezyk (Modelarnia nr 37, DKDiM): 166 + 179 + 120 = 465 pkt; 2 — Zdzisław Opala (WSM-Bielany): 82 + 85 + 160 = 327 pkt; 3 — Krzysztof Piekarski (Modelarnia nr 37, DKDiM): 60 + 180 + 65 = 305 pkt; 4 — Jerzy Dusik (LSM-Lublin) — 290 pkt; 5 — Zbigniew Dziong (WSM-Bielany) — 247 pkt.

Klasyfikacja zespołowa

(brano pod uwagę wyniki 3 najlepszych zawodników z zespołów spółdzielczych)

I miejsce: WSM-Bielany (Zdzisław Opala, Zbigniew Dziong, Wojciech Rybkowski) — 704 pkt.

II miejsce: LSM-Lublin (Jerzy Dusik, Jerzy Kusy, Jerzy Gill) — 543 pkt.

III miejsce: RSM-Radom (Włodzimierz Wojnowski, Leszek Mystawski, Jarosław Figarski) — 298 pkt.

Z lewej: Zwycięski zespół Koła Lotniczego nr 17 im. Bolesława Orlińskiego przy osiedlu WSM-Bielany w Warszawie, z jego konstruktorem Bolesławem Wojewódzkim.

Poniżej: Młody zawodnik z Lublina otrzymuje nagrodę z rąk dyrektora Sylwestra Ziółkowskiego.

ZENON NOWAK i BOLESŁAW WOJEWÓDZKI

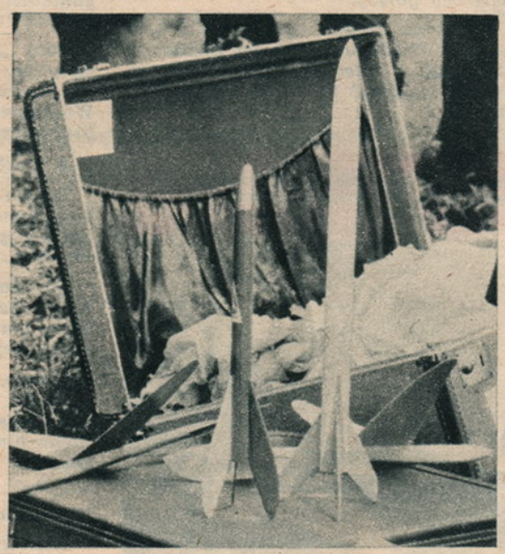
---

na Węgrzech i NRD. Spodziewają się pokryć niezbędne zapotrzebowanie importem gotowych silników.

O modelach naszych zawodników niezbędny jest specjalny artykuł, gdyż konstrukcje okazały się niezwykle udane i godne szerokiej popularyzacji.

Podsumowując doraźnie zebrane doświadczenie z zawodów w Dubnicy stwierdzić można, iż były one niezwykle pożyteczną wymianą osiągnięć między zawodnikami, umożliwiły ocenę własnych zdobyczy, wykazały punkty mocne jak i słabe. Co równie ważne: ostrą próbę ogniową przeszedł regulamin, który wróci na forum CIAM-u wychodząc na pewno w lepszej już treści do zainteresowanych aeroklubów narodowych. Wydaje się poza tym, iż małe rakietnictwo, jako jedna z dziedzin nowoczesnego modelarstwa, stanie się po tych zawodach tradycyjną imprezą i przeglądem nowości technicznych w skali międzynarodowej — w znacznie rozszerzonej obsadzie.

Zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN



Typowe modele amerykańskie (Estes).

Typowe modele CSRS: rakietoplan i model do startu z obciążeniem użytecznym.

Harry G. Stine (USA) na tle oryginalnego plakatu zawodów

KULISY DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

Poniżej publikujemy interesujące szczegóły wykrycia i zniszczenia hitlerowskiego lotniska znajdującego się na terenie okupowanej Czechosłowacji, z którego startowały samoloty wraz szybowcami transportowymi z pomocą dla garnizonu wrocławskiego.

SKĄD STARTUJĄ SAMOLOTY?

DNIA 14 lutego 1945 roku jednostki 5 armii gwardyjskiej i 6 armii radzieckiej podczas ofensywy zimowej okrążyły Wrocław. Czterdziestotysięczny garnizon został odcięty od wycofujących się na zachód wojsk niemieckich. Oddziałom radzieckim nie od razu jednak udało się złamać opór załogi okrążonego garnizonu. Poważne siły lotnictwa hitlerowskiego co noc zrzucały faszystom broń, amunicję i żywność. Garnizon nie poddawał się. Niemcy zamierzali bowiem przemóc blokadę i wydostać się z okrążenia... Propaganda faszystowska wychwalała „bohaterów", „Festung Breslau", którzy pod dowództwem generała Nigoffa i gauleitera Dolnego Śląska Hancke prowadzili walkę „do ostatniej kropli krwi...".

Miasto należało więc zdobyć możliwie najszybciej.

Jednakże szturm tak dużego, dobrze uzbrojonego i zaopatrzonego we wszystko co jest niezbędne do walki garnizonu spowodowałby duże straty w szeregach oddziałów atakujących.

Dlatego dowództwo radzieckie powzięło inną decyzję.

W piątym tomie „Historii Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego 1941—1945" czytamy w związku z tym co następuje: „Sztab I Frontu Ukraińskiego rozkazał ustalić z jakich lotnisk startują samoloty wspierające okrążony garnizon we Wrocławiu".

W jaki więc sposób wykryto lotniska, z których startowały samoloty Luftwaffe zaopatrujące zamkniętych w kotle hitlerowców?

O tej śmiałej akcji pisze właśnie na łamach tygodnika „Ogoniok" były dowódca radzieckiej grupy wywiadowczej Borys Charitonow. Oto jego relacja:

✦

W marcowy wieczór 1945 r. żółta furgonetka z napisem na obydwu stronach skrzypiącej, metalowej karoserii: „Pieczywo", jechała wolniutko pustą prawie ulicą czeskiej wioski Pauhov.

I chociaż nie było jeszcze późno, w żadnym oknie nie świeciło się światło: w pobliżu znajdowało się bowiem duże lotnisko wojskowe i rozkaz nakazujący zaciemnianie okien był ściśle przestrzegany.

Za wsią samochód skręcił w prawo, na szosę i po chwili zatrzymał się.

Z kabiny wysiadł dobrze zbudowany, w futrzanym kombinezonie kierowca i bez pośpiechu obszedł wokoło samochód, pchnął kilkakrotnie butem opony tylnych kół, po czym, zapalając papierosa, rozejrzał się.

Samochód stał na poboczu jezdni, tuż obok masywnej przeszkody z drewna i kamieni. Na wielu czeskich drogach Niemcy budowali takie właśnie przeszkody przeciwczołgowe. Obok przemknął z trzaskiem motocyklista. Nad głową przesunęła się sylwetka samolotu. Silniki wyłączone: samolot podchodził do lądowania.

Dostrzegłszy wystrzeloną nad lotniskiem rakietę, kierowca rzucił energicznie niedopałek papierosa i otworzył tylne drzwi furgonetki.

— Wokoło cisza. Możecie wysiadać!

Z wnętrza samochodu wyskoczyło dwóch barczystych funkcjonariuszy żandarmerii polowej w ciemnych płaszczach i hełmach na głowach. Na piersiach widniały półokrągłe odznaki metalowe. W ślad za nimi wysiadło trzech mężczyzn w ubraniach cywilnych. Jeden z nich miał czeski ręczny karabin maszynowy, drugi zaś wieszony na piersi automat, a na ramieniu pancerfaust.

Kierowca bez słowa uścisnął wszystkim dłonie i odjechał. Trzej cywile zajęli stanowiska w pobliskim okopie. Na szosie pozostali tylko „funkcjonariusze" żandarmerii polowej. Nazwiska ich nie figurowały w SD, ani w gestapo. Znali je natomiast doskonale partyzanci i członkowie organizacji konspiracyjnych: byli to bowiem pracownicy wywiadu radzieckiego — Nikołaj Popow i Borys Berdnikow.

...Piekarnia w mieście Vysoke Myto, której kierownikiem był członek organizacji konspiracyjnej Józef Smekal, wypiekała chleb dla jednostek niemieckich.

Żółta furgonetka, którą prowadził sam Smekal, codziennie dostarczała chleb do stołówki na lotnisku i równocześnie do położonej w lesie wioski, skąd zabierali go partyzanci. Tylko jakość chleba była różna: partyzanci otrzymywali lepszy, hitlerowcy gorszy.

Ostatnio piekarnia czynna była dzień i noc: suszono suchary. Wiadomo, że piloci Luftwaffe wolą świeży chleb i bułeczki... Dla kogo więc przeznaczone są suchary? Polecono Smekalowi, aby wyjaśnił to...

Wczesnym rankiem Smekal, jak zwykle, przywiózł kolejną porcję pieczywa. Stojąc obok samochodu przyglądał się, jak robotnicy zatrudnieni na lotnisku wyładowują papierowe worki z sucharami z samochodu do magazynu żywnościowego. W pewnym momencie w drzwiach ukazał się gruby feldfebel służby kwatermistrzowskiej, pełniący funkcję kierownika stołówki.

— Co dobrego słychać u pana oficera? — zapytał Smekal, uśmiechając się pochlebnie.

Feldfebel zmierzył go wzrokiem, burknął coś nieokreślonego i odwrócił się.

— Czy mógłbym pana ugościć? — kontynuował właściciel samochodu. — Mam w szoferce butelkę doskonałej śliwowicy. Mocna, przedwojenna!

Gdy padło słowo „śliwowica", feldfebel wyraźnie ożywił się.

— Nie wolno, jestem na służbie... — powiedział bez przekonania hitlerowiec. — Chociaż, po kieliszku...

Wkrótce w niedużej komórce obok kuchni zaczęli pić. Po każdym kolejnym kieliszku twarz feldfebla czerwieniała coraz bardziej.

Kilkakrotnie próbował nawet nucić jakąś pieśń, ale głos miał tak przepity, że z ust wydobywały się tylko urywane, bliżej nieokreślone dźwięki...

— Co za życie — powiedział wreszcie feldfebel, kiwając z niezadowoleniem głową — ani wypić porządnie nie można, ani odpocząć... A do tego jeszcze kłopot z tymi cholernymi sucharami!...

Führer przygotowuje zapewne nową ofensywę, panie oficerze? — udając naiwnego zapytał Smekal. — Robi zapasy...

— Jakie tam zapasy? Wszystko idzie „nach Breslau"... Tam zamknięto naszych jak szczury w klatce!..

Smekal na to tylko czekał. Zostawił feldfebla rozkoszującego się śliwowicą, wsiadł do samochodu i ruszył w kierunku bramy. Na otwartym terenie lotniska silnik furgonetki nagle „odmówił" posłuszeństwa. Smekal wysiadł z szoferki, wyjął skrzynkę z narzędziami i uniósł maskę... Posługując się kluczami i śrubokrętami, członek organizacji konspiracyjnej równocześnie rozejrzał się dokładnie i kilkakrotnie „pstryknął" aparatem fotograficznym, który znajdował się w tejże skrzynce z narzędziami. W ten sposób dowiedzieliśmy się — pisze Charitonow — że pułk bombowców typu „Heinkel-111" bazujący na lotnisku Vysoke Myto wykonuje loty do okrążonego Wrocławia.

Należało teraz rozpoznać drugie lotnisko — Pouhov — znajdujące się w pobliżu miasta Hradec Kralove. Na naszą prośbę — kontynuuje autor — udał się tam sztabs-kapitan byłej czeskiej armii Miloslav Voves (obecnie jest on pułkownikiem rezerwy, mieszka w Pradze).

Voves orientował się w sprawach wywiadowczych, miał w Hradec Kralove dużo znajomych, byliśmy więc pewni, że podróż jego uwieńczona zostanie sukcesem

Jednakże po powrocie Vovesa byliśmy nieco rozczarowani: Na lotnisku bazowały ciężkie trzysilnikowe samoloty transportowe typu „Junkers-52" i mnóstwo szybowców transportowych.

Nocą „Junkersy" brały na hol szybowce i leciały na północny wschód. Wracały natomiast bez szybowców... Dokąd latały samoloty? Do Wrocławia? Wiadomo było przecież, że w okrążonym mieście nie ma lądowiska...

A sztab frontu naglił, przekazywał monity.

Trzeba było zdobyć „języka". I wtedy właśnie wspomniany na wstępie Smekal zobowiązał się przewieźć grupę partyzancką w rejon lotniska...

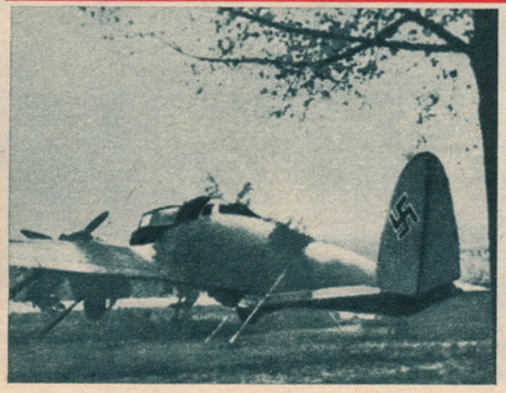
„Funkcjonariusze" żandarmerii polowej Popow i Berdnikow zatrzymali się przed dużą tablicą umieszczoną obok przeszkody przeciwczołgowej.

Popow, który znał niemiecki nie gorzej niż rosyjski, poświecił latarką i przeczytał: „Wo der deutsche Soldat steht, dort kommt niemand mehr hin-" (gdzie stoi żołnierz niemiecki, tam nikt nie przejdzie).

— To brzmi groźnie! Szczególnie teraz!.. — uśmiechnął się, tłumacząc Berdnikowowi tekst.

Wkrótce za pagórkiem zamigotały światła reflektorów samochodowych. Berdnikow przygotował automat. Popow wyszedł na środek jezdni, dał kilkakrotnie znak latarką z czerwonym

Poniżej: samoloty hitlerowskie sfotografowane przez czechosłowackiego podpułkownika Józefa Smekala; po lewej: przed zniszczeniem, po prawej — po zbombardowaniu przez lotnictwo radzieckie.



Załoga

ZAŁOGA Boeinga B-17 „Mississipi Lady" siedzi wraz z setką innych lotników w baraku, wysłuchując instrukcji przed kolejnym lotem bojowym. Jest pół do siódmej rano 26 czerwca 1943 roku. Oficer ze sztabu grupy lotniczej przekazuje informacje:

— Dziś macie, chłopcy, szansę zniszczenia największej niemieckiej fabryki opon...

Pilot „Mississipi Lady" Bob Campbell patrzy na swego drugiego pilota, Reda Morgana.

— Warto by wiedzieć, co na ten temat sądzą Niemcy — szepce.

Nastroje w eskadrze nie są najlepsze. Był to dopiero wstęp do słynnej „ofensywy non-stop" i niemiecka obrona była jeszcze silna, zwłaszcza w dzień. Już podczas nalotów na niemieckie porty straty sięgały 10 procent. Dlatego też bardzo ostro oceniane są tu wszelkie hurra-optymistyczne wyskoki. Niedawno właśnie ukazała się w wojskowym piśmie „Yank" reklama zakładów „Boeing" przedstawiająca tylnego strzelca „Latającej Fortecy" z uśmiechem zestrzeliwującego myśliwca Focke-Wulf-190. Podpis brzmiał: „Who is afraid of the evil wulf?" — „kto się boi złego wilka?". Jeden z pilotów napisał na tym „MY", zebrał kilkanaście podpisów i odesłał pismo na adres dyrektora fabryki.

— Celem są zakłady Continental w Hanowerze — kontynuuje oficer. — To jest dość głęboko w Niemczech, trzeba się więc podczas całego lotu nad kontynentem liczyć z atakami myśliwców. Będą to przeważnie maszyny jednosilnikowe, ale koło Hanoweru stacjonowany jest dywizjon dwusilnikowych niszczycieli. Ci stosują ostatnio specjalną taktykę: lecą w naszych smugach kondensacyjnych i wyłaniają się z nich dopiero z najbliższej odległości. Strzelcy ogonowi będą więc musieli specjalnie uważać.

— A co z osłoną myśliwską? — pada pytanie.

— Własne myśliwce eskortować was będą tylko do niemieckiego wybrzeża...

Porucznik Campbell i jego ludzie szykują się wkrótce do lotu. Nakładają elektrycznie ogrzewane kombinezony i rękawice, futrzane buty, kimizelki ratunkowe, spadochrony, a także stalowe hełmy i pancerze — grube kolczugi, mające chronić tułów przed odłamkami i pociskami broni małokalibrowej. Tak obładowani kroczą do maszyny.

O pół do dziewiątej wzbija się z wieży kontrolnej zielona rakieta. Co trzydzieści sekund pędzi pasem startowym bombowiec, odrywa się od ziemi, z trudem nabiera wysokość. Na trzech tysiącach metrów formuje się obronny szyk dywizjonu. Maszyny biorą kurs na najbliższą radiolatarnię. Nad nimi pojawiają się inne, podobnie ugrupowane zespoły „Latających Fortec". Na siedmiu tysiącach metrów, nad ostatnią radiolatarnią na terenie Anglii, czekają już myśliwce.

Nad morzem północnym Campbell oddaje ster koledze. On sam powinien zachować świeżość sił, reakcji i nerwów na czekającą ich niechybnie walkę. Pilotowanie 30-tonowej „Fortecy" podczas lotu zespołowego jest wyjątkowo wyczerpującą pracą. Za czołowymi maszynami powstają zawirowania, rzucające następnymi samolotami jak zabawkami. Niejeden już spadł z płatem lub sterami odłamanymi przez sąsiada.

Morgan pilotuje „Mississipi Lady" do wybrzeża. Gdy nawigator woła:

— Hunnowie — jedenasta — góra! — Campbell znów chwyta za wolant. Myśliwce eskorty runęły już na wroga. Kilkadziesiąt maszyn zwiera się w śmiertelnym tańcu. Raz po raz wypada z niego któraś, ciągnąc za sobą smużkę dymu lub ognisty warkocz. Pierwszy atak jest odparty; wyprawa bombowa ma wolną drogę. Przed nimi już niemieckie wybrzeże.

— Zakładać hełmy — poleca Campbell. Bombowce muszą teraz same bronić swej skóry. Jeszcze przez kilka minut panuje spokój, ale później mnożą się meldunki z różnych stanowisk bojowych: „Hunnowie z przodu... z prawej... z tyłu... z góry... z dołu..!" W powietrzu roi się aż od myśliwców ze swastykami. Ich stacje naprowadzające odczekały, aż wyprawa znajdzie się na granicy zasięgu myśliwców i dopiero teraz rzuciły do walki główne siły.

Nawigator „Mississipi Lady" Keith Koske obsługuje dwa sprzężone cekaemy pod dziobem bombowca. Naprzeciw niego pojawiają się maleńkie punkciki, rosną w oczach, dają się rozpoznać jako Focke-Wulfy. Przedzierają się przez zaporę setek karabinów maszynowych, strzelają aż do ostatniego momentu, giną gdzieś z tyłu, by sformować się do nowego ataku. Na ich miejsce pojawiają się nowe. Koske strzela bezustannie, słyszy za sobą jak bombardier przerzuca się z prawej na lewą stronę maszyny, strzelając z bocznych kaemów. Lecący tuż przed nimi bombowiec dostaje nagle długą serię i rozpada się w powietrzu; Koske widzi, jak wyrzucony z niego zostaje lotnik, spada w dół, poruszając rozpaczliwie rękami. Spadochron nie otwiera się. „Mississipi Lady" przyspiesza, zajmuje opróżnione miejsce w szyku.

Nawigator koncentruje właśnie swą uwagę na nadlatujących Messerschmittach, gdy potężne uderzenie wstrząsa „Fortecą". Strzelec z górnej wieży, sierżant Weaver, osuwa się wolno ze swego stanowiska, spada na podłogę. Jego lewa ręka przestrzelona jest tuż pod stawem barkowym. Usta ma szeroko otwarte, ale nie wydaje jęku.

Bombardier spieszy na pomoc koledze, unosi go. Nawigator otwiera apteczkę, wyciąga elastyczny bandaż i usiłuje zatamować płynącą krew, lecz rana jest za blisko ramienia. Koske grzebie w apteczce, wyciąga ampułkę z morfiną, ale nie może znaleźć igły do zastrzyku. Musiała gdzieś wypaść. Pyta pilota o radę, ale odpowiedź nie nadchodzi: intercom został uszkodzony.

Podporucznik Koske staje teraz przed ciężkim problemem. Jeszcze raz próbuje przewiązać, ucisnąć ranę — bez skutku. Wpada na pomysł. Pokazuje bombardierowi luk u dołu przedniej części kadłuba. Tu w samolocie Weaver wykrwawi się na pewno, natomiast na dole ma chociaż cień szansy, że zostanie odnaleziony i przewieziony dostatecznie szybko do szpitala. Koske otwiera klapę w kadłubie. Gwałtowny strumień wichru wdziera się do wnętrza. Nawigator wciska zdrową prawą dłoń strzelca w uchwyt linki otwierającej, widzi jednak, że tamten traci przytomność, że nie będzie miał siły otworzyć spadochronu.

Bombardier szarpie za uchwyt, pokrowiec odskakuje, pęd powietrza wyszarpuje pilocik. Dwaj lotnicy wspólnymi siłami dźwigają rannego i spychają go w dół. Widzą jeszcze, jak z pokrowca wysuwa się smuga jedwabiu, po czym wszystko ginie im z oczu. Wracają na swe stanowiska bojowe.

„Mississipi Lady" utrzymuje ciągle swe miejsce w zespole, ale wykonuje teraz nieprzerwanie manewry we wszystkich kierunkach. Wokół trwa bitwa. Myśliwce, jakkolwiek rozproszone już, ciągle na nowo rzucają się zawzięcie na szyk „Fortec". Co pewien czas jakiś bombowiec eksploduje w powietrzu, albo dymiąc obniża lot. Trasa przelotu usiana jest w górze wolno opadającymi spadochronami, w dole — płonącymi wrakami.

Wreszcie widać przed nimi Hanower. Bombowce jeszcze ciaśniej zwierają szyk, by „dywan bombowy" ułożył się na jak najmniejszej przestrzeni. Wchodzą na kurs bojowy. Myśliwce powinny lada chwila zawrócić, bo powietrze pełne jest kłębów dymu od wybuchających pocisków przeciwlotniczych. Tym razem jednak Niemcy kontynuują atak nawet w ogniu własnej artylerii, jeszcze w ostatnim momencie próbując utrudnić bombardierom celowanie.

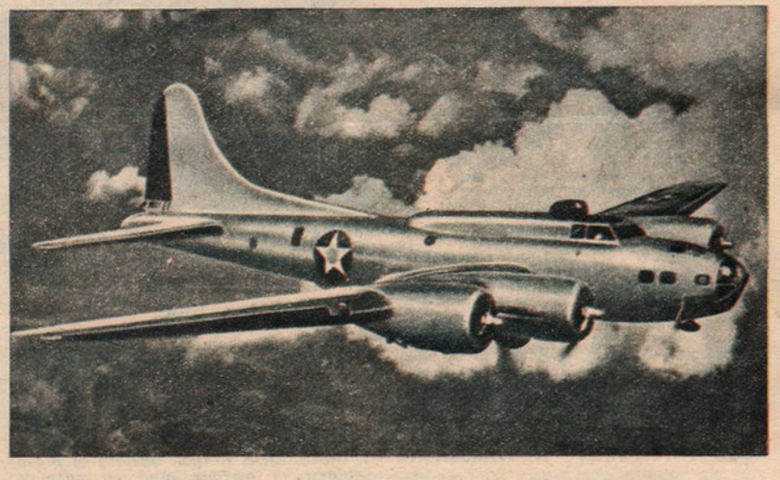
Pod samolotami otworzyły się już luki bombowe. Sypią się z nich nieprzerwanie, długimi seriami, bomby. Koske ryzykuje spojrzenie w dół. Studiował przedtem lotnicze zdjęcia Hanoweru — widzi, że zakłady „Continental" zakryte są wysokimi fontannami kurzu i pyłu z bomb burzących i że wiatr zniósł przeznaczone na wzniecenie pożarów w zakładach gumy bomby zapalające w bok, na stare miasto. Dłużej nie może obserwować, bo z góry rzuca się na „Mississipi Lady" samotny myśliwiec, ładując w nią długą serię. Nawigator zatrzymuje oddech, czeka czy nie oderwie się skrzydło, nie zapalą silniki — ale samolot leci dalej.

Również i w drodze powrotnej myśliwce nie dają im spokoju ani na minutę. Zawracają dopiero, gdy bombowce są już od kwadransa chyba nad morzem. Dopiero teraz Koske może oderwać się od swej broni, obejrzeć się. Widok jest straszny. Campbell leży skurczony na swym fotelu. Jego plecy i tył głowy są jedną wielką raną. Żyje jednak, co więcej: nie jest nawet nieprzytomny, tylko oszołomiony straszliwym bólem. Co chwilę pochyla się i chwyta za ster. Gdzieś w podświadomości kołacze mu się widać myśl, że obowiązkiem jego jest doprowadzić maszynę do bazy. Nie wyczuwa, że Morgan od dawna już przejął sterowanie, nie zdaje sobie sprawy, że naraża życie kolegów zmagając się wciąż z drugim pilotem. Morgan musi pilotować maszynę jedną ręką, podczas gdy drugą podtrzymywać majaczącego dowódcę. To właśnie jest powodem tych dziwnych manewrów, jakie od dłuższego czasu wykonuje „Mississipi Lady". Campbel trafiony został już przy pierwszym ataku. Od tej pory Morgan zmagał się z nim, z maszyną, z myśliwcami...

Nawigator i bombardier potrzebują pełnego kwadransa, by wyciągnąć atletycznie zbudowanego pilota z jego fotela i złożyć na podłodze. Koske może teraz przejść dalej do tyłu. Po kadłubie hula wdzierający się przez niezliczone przestrzeliny wiatr. Radiooperator leży nieprzytomny na podłodze. Strzelec z dolnego stanowiska jest zdrów i cały — pokazuje do tyłu. Tam pociski posiekały przewody tlenowe. Wszyscy trzej strzelcy wiszą bez przytomności na pasach. Mają już odmrożenia drugiego stopnia, ba przecięte zostały także przewody elektryczne do ich kombinezonów.

Nad pierwszym lotniskiem w Anglii „Mississipi Lady" wystrzeliwuje czerwoną rakietę i otrzymuje zezwolenie na natychmiastowe lądowanie. Zaraz potem karetki pogotowia pędzą z pasa startowego wprost do szpitala.

Po tej wyprawie z dziesięciu członków załogi samolotu zdrowych pozostało tylko czterech. **(RS)**



światłem. Czarna limuzyna „BMW" gwałtownie zahamowała. Rozkaz żandarma wojskowego obowiązywał bowiem wszystkich. Zgasły światła reflektorów. Popow zbliżył się do samochodu, oświetlił latarką pasażerów, zajrzał do wnętrza.

— Fahren sie weiter! — rozkazał, ustępując z drogi.

Samochód ruszył i zwiększając prędkość, zniknął w ciemnościach.

— Ty co?... Dlaczego pozwoliłeś im jechać? — spytał podniesionym głosem Berdnikow.

— Nie denerwuj się! Widziałeś, że mieli czarne naramienniki... To czołgiści! Oni nic nie wiedzą!... Skryj się za przeszkodę. Widzisz ile wozów jedzie!

Zza wzgórza wyłoniła się cała kolumna samochodów. Po chwili tuż obok przejeżdżały ogromne ciężarówki, na których widniały rzędy żołnierzy niemieckich w hełmach.

— Uf!... — odetchnął z ulgą Popow, gdy kolumna zniknęła z oczu. Ale...

Nie dokończył, bo oto ciszę przerwał łoskot silnika samotnego motocykla.

— Skontrolujemy! — rzekł Popow, unosząc rękę z latarką.

Motocykl zatrzymał się. Silnik pracował na małych obrotach.

— Dokumenty! — rozkazał Popow.

Niemiec siedzący w przyczepie rozpiął płaszcz. Na mundurze mignęły różowe naszywki z białymi samolocikami.

— O to nam właśnie chodziło! — rzekł Popow i rąbnął motocyklistę automatem w głowę.

Berdnikow rzucił się na hitlerowca w przyczepie.

Z okopu wyskoczyli partyzanci, pomogli związać „poszkodowanego" i na wszelki wypadek zakneblowali mu usta...

I oto podoficer hitlerowskiej artylerii przeciwlotniczej Erwin Reschke siedzi już przed dowódcą radzieckiej grupy wywiadowczej Borysem Charitonowem. Gotów jest uczynić wszystko, byle tylko darować mu życie.

A Reschke wiedział niemało. Samoloty startujące z lotniska Pouhov koło Hradec Kralove rzeczywiście zaopatrywały tylko okrążony garnizon wrocławski. Stąd na dużych szybowcach transportowych przewożono podstawową część zaopatrzenia dla Wrocławia — żywność, amunicję, a przede wszystkim pociski przeciwpancerne, poncerfausty i inną broń przeciwpancerną.

„Junkersy" holowały szybowce do linii frontu. Tam odczepiano je i załogi, orientując się według szalejących pożarów, zniżały się lotem szybowym w kierunku Wrocławia. Lądowały na terenie miasta, na placu, który Niemcy przedłużyli i poszerzyli, burząc okoliczne domy (obecnie Plac Grunwaldzki — przyp. red.).

Wkrótce lotnictwo radzieckie dokonało potężnego nalotu na lotnisko Pouhov, a lotnisko w Vysoke Myto rozgromiła grupa partyzancka pod dowództwem Wiktora Osipowa.

Następnego dnia Smekal, jak zwykle, pojechał z pieczywem na lotnisko i sfotografował spalone bombowce. Zdjęcia były dość ostre. Ale gdyby były nawet mniej udane i tak oglądalibyśmy je z takim samym zainteresowaniem — pisze w zakończeniu Borys Charitonow. — Czyż może być większa radość dla pracownika wywiadu niż pomyślne wykonanie zadania bojowego!

Garnizon wrocławski, pozbawiony wsparcia lotniczego, skapitulował 6 maja 1945 r. Wojska radzieckie wzięły do niewoli przeszło 40 tysięcy żołnierzy i oficerów z generałem Nigoffem na czele. **(Elha)**

SPOTKANIA Z HISTORIĄ

11

X WIEKÓW POLSKI

JERZY R. KONIECZNY

PIERWSZE POLSKIE ORGANIZACJE I INSTYTUCJE LOTNICZE

MOŻNA by przyjąć, że namiastką, może zalążkiem pierwszej organizacji lotniczej w Polsce była tzw. Wielka Rada Balonowa (Towarzystwo Balonowe) utworzona przez młodych Czartoryskich w ich rezydencji w Puławach, zimą 1783/84, o czym już zresztą pisałem uprzednio, gdyby nie okoliczność, iż była to czysto rozrywkowa magnacka impreza. Za pewne trzeba natomiast uznać, że zalążkiem polskich organizacji lotniczych były różne kółka i koła lotnicze organizowane samorzutnie tu i ówdzie przez ludzi interesujących się szczerze nowo powstającą aeronautyką.

Wzrost zainteresowania lotnictwem, czy jak się to na przełomie XIX i XX wieku u nas mówiło — aeronautyką lub awiacją, był dla jednych takim dzisiejszym „hobby", a dla drugich stał się pasją dociekań, poważnych rozważań i często udanych eksperymentów. Byli jednakże w okresie narodzin lotnictwa u nas także ludzie, którzy poprzez owocną działalność organizatorską starali się usilnie, aby Polska — chociaż rozdarta przez zaborców i nie istniejąca jako państwo — nadążała za nową dziedziną nauki i techniki. Ci ludzie właśnie kładli swą rozmaitą działalnością podwaliny pod przyszły rozwój lotnictwa w Polsce odrodzonej. Niemałą rolę odegrały w tym pierwsze polskie organizacje i instytucje lotnicze, które działały w kraju w końcu XIX i na początku XX wieku.

KOŁA LOTNICZE

Jak już zaznaczyłem, zaczęło się od kół lotniczych. Ich działalność była jednak dość luźna i na ogół krótkotrwała, chociaż nie pozostała tak zupełnie bezowocna na ożywienie ruchu lotniczego w kraju. Z bardziej znanych wspomnijmy tu o kółku założonym przez znanego pisarza Władysława Umińskiego (1898), do którego należeli m. in.: Łukawski, Kocent-Zieliński i Tański, a później przystąpili: Wojciechowski, Jankowski, Ossowski i Prószyński (pseud. Kazimierz Promyk). Byli oni czynnymi propagatorami lotnictwa.

Lotnictwo znalazło żywy oddźwięk wśród młodzieży szkół warszawskich. W wielu z nich powstawały też różne kółka zajmujące się lotnictwem. Najbardziej dało znać o sobie Kółko Awiacyjne, które zorganizowane zostało na jesieni 1909 r. przez uczniów starszych klas w gimnazjum Chrzanowskiego w Warszawie. Skupiło ono sporą ilość młodzieży interesującej się lotnictwem; prezesem tego kółka był Wacław Jędrzejewicz, a czynny udział w jego pracach brali uczniowie: Leonard Możdżeński, Wacław Niwiński, Lech Niemojewski i sześciu innych. W czasie swej prawie trzyletniej działalności kółko zbudowało nawet własny szybowiec, próbując na nim z powodzeniem lotów.

KOŁO AWIATORÓW W WARSZAWIE

Niepoślednią rolę odegrało na przełomie lat 1909 i 1910 Koło Awiatorów. Rodowodu jego należy szukać w Komisji Badawczej Stowarzyszenia Techników, jaka powołana została w związku z mającymi nastąpić pierwszymi, aczkolwiek nieudanymi, lotami w Warszawie. Komisja ta przekształciła się potem w Koło Awiatorów i Automobilistów, a następnie tylko w Koło Awiatorów. Była to już organizacja z własnym statutem i regulaminem i liczyła 50 osób. Należeć mogli doń w zasadzie tylko członkowie Stowarzyszenia Techników. Prezesem koła był Piotr Staszewski, jego członkami m. in. S. Płużański, Edward Krzemiński, Witold Jarkowski, Stanisław Cywiński, Henryk Mierzejewski, Czesław Zbierański i wielu innych. Koło Awiatorów, zanim je po dwu latach rozwiązały władze zaborcze, położyło w Warszawie duże zasługi w dziedzinie popularyzacji lotnictwa i współorganizowania popisów lotników zagranicznych, a także na odcinku rozwoju konstrukcji lotniczych w kraju.

AERONAUTYCZNE TOWARZYSTWO AKCYJNE

We Lwowie, który był najżywotniejszym ośrodkiem polskiej myśli technicznej, powstała w końcu XIX wieku pierwsza polska instytucja lotnicza. Było to „Aeronautyczne Towarzystwo Akcyjne dla Przedsiębiorstw Powietrzną Żeglugą", które posiadało swój własny organ: „Aeronauta". Pierwszy numer tego pisma, wydawanego w języku polskim i niemieckim, ukazał się we Lwowie w 1884 roku. Czasopismo to, jak pisano o tym przy tytule, „wychodzi wedle potrzeby tak często, jak tego interes przedsiębiorstwa wymagać będzie". Numer pojedyńczy kosztował 50 centów. W artykule wstępnym pierwszego numeru zawarty był zakres działalności tego bądź co bądź oryginalnego Towarzystwa. Czytamy tam m. in.:

„Zawiązuje spółkę akcyjną dla wspólnych interesów mogących się wytonić z przedsiębiorstw powietrzną żeglugą. — W miarę udziału jakimkolwiek kapitałem w tym przedsiębiorstwie wziętego, przypadają pojedynczym akcjonariuszom z przedsiębiorstw wyłonięte zyski w takich wysokościach, w jakich oprocentowanie przez akcjonariusza podane, takowym przypisują. — Nadto ma członek prawo żądać od Towarzystwa pojazd powietrzny dla własnego użytku pod przystępnymi warunkami. Czasopismo pod tytułem „Aeronauta" w tym celu redagowane, utrzymuje związek akcjonariuszów i członków w ten sposób „Akcyjne Towarzystwo Aeronautyczne" tworzących.

Prenumerata czasopisma zalicza się do kapitału udziałowego z 500%-wym zwrotem.

Akcjonariuszem Towarzystwa jest każdy, kto najmniej z pięćdziesięciocentowym kapitałem weźmie w przedsiębiorstwach Towarzystwa udział — prenumerujący więc czasopismo jest akcjonariuszem zarazem. Akcjonariusz uprawniony jest do pobierania zysków z przedsiębiorstw wyłoniętych i ma w obradach Towarzystwa tylko głos doradczy.

Natomiast członkiem Towarzystwa może być ten akcjonariusz, który 20, tj. dwadzieścia złotych udziału w przedsiębiorstwie weźmie albo co najmniej dziesięciu akcjonariuszy Towarzystwu przysporzy: takowy ma głos decydujący w razie równości głosów podczas obrad Towarzystwa".

Towarzystwo to nie rozwinęło jednak większej działalności, zapewne na skutek braku większej liczby członków, no i — co jest chyba najważniejsze — braku „pojazdów powietrznych".

ZWIĄZEK AWIATYCZNY SŁUCHACZÓW POLITECHNIKI WE LWOWIE

6 listopada 1909 r. powstaje we Lwowie Związek Awiatyczny Słuchaczów Politechniki we Lwowie. Duszą i założycielem tego związku był inż. Eugeniusz Porębski oraz studenci: Dzwonkowski, Kisielnicki, Okołów-Podhorski, Orynowski, Toruń, Vorbrodt i Zieliński — uczestnicy pierwszego zebrania konstytucyjnego. Patronowali organizacji: prof. Stefan Drzewiecki z Francji i profesorowie Huber i Sochacki. Związek zyskał sobie szybko niezwykłą popularność i liczył wkrótce ok. 800 członków samych słuchaczy Politechniki Lwowskiej. W roku 1813 uznał za swego reprezentanta prasowego warszawskie czasopismo „Lotnik i Automobilista".

Zadaniem Związku była m. in. praca naukowa na polu lotnictwa, przy zapewnionej wydajnej pomocy ze strony rektora politechniki. Jednakowoż zakres działania Związku sięgał o wiele dalej, jego pragnieniem było założenie podwalin do utworzenia w przyszłości katedry inżynierii lotniczej na politechnice lwowskiej.

Związek prowadził bardzo aktywną działalność i odegrał olbrzymią rolę w w propagandzie lotnictwa na tamtejszym terenie, współdziałając każdorazowo w urządzaniu tzw. wystaw awiatycznych. W 1911 r. Związek zorganizował modelarnie i wystąpił także do władz centralnych w Wiedniu z szeroko umotywowanym memoriałem w sprawie otwarcia na politechnice lwowskiej specjalnych katedr i laboratorium aerodynamicznego, bowiem stale się wzmagało zainteresowanie lotnictwem wśród studiującej młodzieży.

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO LOTNICZE „AWIATA"

Książę Stanisław Lubomirski, który brał czynny udział w organizowaniu popisów lotniczych, rzucił w 1910 r. projekt założenia Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Awiata", którego później stał się faktycznym założycielem i fundatorem. Myślą przewodnią tych poczynań było zorganizowanie w Warszawie szkoły pilotów oraz warsztatów lotniczych, które z biegiem czasu przekształciłyby się w fabrykę samolotów, kładąc jakieś podstawy pod przyszły rozwój polskiego przemysłu lotniczego.

Sprawozdawca tygodnika „Swiat", który był obecny na oficjalnym otwarciu „Awiaty" w 1911 r., przeprowadził wywiad z dyrektorem tego towarzystwa, księciem Konstantym Lubomirskim, z którego dowiadujemy się wielu interesujących rzeczy o działalności tegoż towarzystwa.

Zdjęcie pamiątkowe grupy dziennikarzy warszawskich i zaproszonych gości wykonane z okazji otwarcia na Polu Mokotowskim Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Awiata".

Poza torem wyścigowym na Polu Mokotowskim w Warszawie wyrosły kominy i czerwone mury fabryczne na szerokiej przestrzeni, obok nich zaś stanęły szopy drewniane i olbrzymi namiot płócienny. W zabudowaniach znalazła pomieszczenie pierwsza polska fabryka aeroplanów Tow. „Awiata". Zarząd wojsk rosyjskich odstąpił towarzystwu teren, w zamian za co „Awiata" miała obowiązek bezpłatnego szkolenia corocznie dwóch lotników wojskowych.

Na początek towarzystwo dysponowało siedmioma samolotami: 3 Farmanami, 2 Etrichami i 2 Bleriotami. W hangarach „Awiaty" budowali potem też swoje maszyny Tański oraz Cywiński i Zbierański. W samej fabryce, która miała ambicje budować samoloty własnej konstrukcji, pracowało około 50 robotników.

Drugą dziedziną działalności „Awiaty" była szkoła lotnicza. Kurs pilotażu trwał od 6 do 8 tygodni i dzielił się na dwie części: teoretyczną i praktyczną. Naukę praktyczną, zależnie od pogody, odbywali uczniowie wcześnie rano i w godzinach przedwieczornych. Opłata za naukę wynosiła 450 rubli; za uszkodzenia aparatów lotniczych odpowiedzialny był również uczeń. Jedynie w przypadku jednorazowego i bezzwrotnego opłacenia 2 000 rubli — wszelkie uszkodzenia były naprawiane na rachunek towarzystwa.

W dziedzinie szkolenia i propagandy „Awiata" zyskała duży rozgłos w całej Polsce. Garnęła się do niej przede wszystkim młodzież, pomimo że opłaty za szkolenie były zawrotnie wysokie. Pierwszym kierownikiem tej szkoły pilotów był Henryk Segno, a po wypadku lotniczym, któremu uległ, zastąpił go słynny już wówczas polski pilot Michał Scipio del Campo.

W 1911 r. „Awiata" urządzała poza tym stałe cotygodniowe loty, w każdą sobotę i niedzielę, aby zapoznać jak najbardziej mieszkańców Warszawy z latianiem. Tłumnie gromadzono się wówczas na Polu Mokotowskim.

Znaczek WTL „Awiata".

Choć niewątpliwie „Awiata" rokowała nadzieje na przyszłość, to jednak jej działalność została przez zaborcze władze rosyjskie przerwana, po kilkumiesięcznym zaledwie istnieniu. Z początkiem 1912 roku „Awiata" przestała istnieć, a cały jej dość duży już majątek przeszedł w ręce wojska rosyjskiego. Wstęp tam dla Polaków został wtedy zamknięty. Polska myśl lotnicza straciła tym samym jedyną w Kongresówce bazę materialną swego rozwoju.

TOWARZYSTWO LOTNICZE „AWIATA"

Założone zostało z inicjatywy inż. Libańskiego w 1909 r. we Lwowie. Skupiało ono różne poważne osobistości: inżynierów, profesorów i innych, a celem jego było popieranie wszystkich poczynań mających na celu rozwój lotnictwa. Na czele towarzystwa stali m. in. inż Libański i Maurycy Dzieduszycki. Towarzystwo wzbudziło zainteresowanie społeczeństwa, szczególnie w środowiskach technicznych.

Już na pierwszym ogólnym posiedzeniu liczba członków wynosiła przeszło 100 osób. Statut towarzystwa zakreślał dość szerokie pole działania poprzez wykłady, próby, badania, doświadczenia tak w dziedzinie teorii jak i praktyki lotniczej. Oprócz tego towarzystwo postawiło sobie za cel organizowanie kursów lotniczych, bibliotek z działami fachowymi oraz utworzenie muzeum lotniczego.

„Awiata", dzięki scentralizowaniu działania, nadała początkowo odpowiedni kierunek konstruktorom i odegrała w tym okresie dość poważną rolę. Towarzystwo współdziałało we wszystkich akcjach propagandowych i imprezach lotniczych na terenie Lwowa z innymi, później założonymi organizacjami lotniczymi. Między innymi ono właśnie zaprosiło do Lwowa pilota Catersa, który dokonał tam szeregu lotów pokazowych.

„LOTNIK I AUTOMOBILISTA" ORAZ „AERO-OFFICE"

W lecie 1911 r. inż. Zygmunt Dekler, wybitny działacz lotniczy tego okresu, założył w Warszawie czasopismo „Lotnik i Automobilista", które wychodziło bardzo regularnie jako miesięcznik ilustrowany do roku 1914 i dopiero podczas wojny zostało zawieszone. Pismo to, tak pod względem treści jak i formy zewnętrznej, prezentowało się bardzo dobrze. Współpracownikami tego pisma byli: inż. W. Jarkowski, inż. W. Floriański, inż. W. Rumbowicz, inż. S. Płużański i inni.

Zygmunt Dekler zasłużył się i na innym odcinku lotnictwa w Warszawie. Jeszcze w 1910 r., zanim założył pierwsze w Polsce fachowe pismo lotnicze, otworzył przy ul. Jasnej sklep-poradnię „Aero-Office" z działem naukowym, modelarskim i propagandowym. Sklep ten z biegiem czasu przeszedł do rąk inż. Stępowskiego i inż. Rumbowicza, którzy kontynuowali w dalszym ciągu działalność tej niezwykle pożytecznej placówki lotniczej na terenie Warszawy.

Balon „Awiata" należący do Galicyjskiego Związku Techniczno-Lotniczego.

POCZTA LOTNICZA

LOTNICTWO POLSKIE W DNIU ZAKOŃCZENIA II WOJNY ŚWIATOWEJ

„Chciałbym dowiedzieć się ile samolotów i pilotów posiadało lotnictwo polskie w 1945 roku w momencie zakończenia wojny" — pisze **Jerzy Rogoziński z Krakowa.**

W odpowiedzi na to pytanie posłużymy się cytatem z wydanej w 1965 roku przez Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej książki Izydora Kolińskiego „Ludowe Lotnictwo Polskie (1943—1945)": „W dniu zakończenia wojny na północ i zachód od Berlina stało dziewięć polskich bojowych pułków lotniczych, liczących około 300 samolotów; ponad 30 maszyn znajdowało się w jednostkach lotnictwa pomocniczego. W kraju czekało na rozkaz odlotu na front przeszło 100 dwusilnikowych samolotów 1 dywizji lotnictwa bombowego i około 25 maszyn w 14 pułku rozpoznania lotniczego i korygowania ognia artylerii. Jednostki przeznaczone do komunikacji i łączności krajowej posiadały 124 samoloty. Kilkadziesiąt samolotów znajdowało się w szkołach lotniczych.

Ogółem w chwili zakończenia wojny stan osobowy wynosił ok. 16 400 żołnierzy.

W szkołach radzieckich kończyło wyszkolenie około 300 lotników polskich" (str. 282).

„BŁĘKITNE SKRZYDŁA"

„Co to jest za odznaczenie „Błękitne Skrzydła", kiedy były przyznane po raz pierwszy i komu?" — pyta w swoim liście **Janusz Warzecha z Sosnowca.**

„Błękitne Skrzydła" są honorowym wyróżnieniem roku naszej redakcji, tzn. „Skrzydlatej Polski", przyznawanym za wybitne osiągnięcia w dziedzinie szeroko pojętego lotnictwa.

Po raz pierwszy „Błękitne Skrzydła" przyznano w roku 1964. Nadano wtedy 13 wyróżnień indywidualnych i 5 zespołowych. Wyszczególnienie wszystkich wyróżnionych „Błękitnymi Skrzydłami", z uzasadnieniem decyzji, znaleźć można w „Skrzydlatej" w ostatnim numerze każdego roku.

„ZEKE", „JAK-9 P", „KANIA-2"

„Proszę o umieszczenie szkicu i podanie danych samolotu japońskiego „Zeke" i samolotu radzieckiego „Jak-9P" — pisze **Roman Nowak z Gryfina.**

O wymienionych tu samolotach pisaliśmy dokładnie na naszych łamach. O całej serii samolotów japońskich, z których wywodzi się „Zeke", pisaliśmy w numerze 22 „Skrzydlatej Polski" z 1958 roku. Natomiast o samolocie „Jak-9P" — w numerze 34 z 1963 roku. Tam też z konieczności odsyłamy naszego Czytelnika.

*

„W jakich lotach używany był samolot polski „Kania-2"? — pyta w swym liście **Andrzej Lisowski z Kielc.**

Samolot S-4 „Kania-2" przeznaczony był do holowania szybowców. Kształtem i osiągami zbliżony był do przedwojennego samolotu RWD-8. Prototyp „Kani-2" przeszedł próby fabryczne w okresie 2.IX.1957 r. — 24.II.1958 r. Samolot nie wszedł do produkcji. Trzy jego prototypowe egzemplarze eksploatowane były w aeroklubach.

PIERWSZY SZTUCZNY SATELITA FRANCJI

„Kiedy Francja wystrzeliła pierwszego satelitę Ziemi? Jeśli można, proszę też o podanie możliwie najwięcej danych o tym wydarzeniu" — pisze **Jerzy Szymański z Torunia.**

Pierwszy satelita francuski „A-1" wystrzelony został w dniu 26 listopada 1965 roku o godz. 16.47 czasu warszawskiego. Start nastąpił z kosmodromu Hammaguir na Saharze przy pomocy trzyczłonowej rakiety nośnej „Diamant". Satelita o masie 42 kg i kształcie małej beczułki po wejściu na orbitę wokółziemską obiegał początkowo Ziemię w czasie 108 min (perigeum 528 km, apogeum 1 768 km). W satelicie umieszczono nadajnik radiowy wysyłający fale umożliwiające wyznaczenie parametrów jego orbity. Energia elektryczna dostarczana była przez ogniwa elektryczne, których czas pracy obliczony był na dwa tygodnie.

A oto kilka danych dotyczących rakiety nośnej „Diamant": masa startowa — 18,4 t, długość — 19 m. Koszt produkcji — 400 000 godzin pracy i 50 milionów franków.

Pierwszy człon rakiety o nazwie „Szmaragd" ma silnik wytwarzający ciąg o sile 28 T. Działa 93 sek. i wynosi rakietę na wysokość 43 km. Zasilany paliwem ciekłym.

Drugi i trzeci człon posiadają silniki zasilane paliwem stałym. Silnik drugiego członu, o nazwie „Topaz", działa 44 sek. i wynosi satelitę na wysokość 128 km. Trzeci człon wynosi satelitę na ostateczną wysokość.

SZKOLENIE LOTNICZE

Zbigniew Adelski (brak adresu) i „Krysia z Olsztyńskiego". Oboje pytacie się co robić, by rozpocząć szkolenie lotnicze. Prosicie ponadto o podanie warunków, jakim powinien odpowiadać kandydat na szkolenie lotnicze, w tym w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia.

Wszystkim zainteresowanym szkoleniem szybowcowym odpowiadamy listownie, podając dokładnie warunki jakim powinni odpowiadać kandydaci na pilotów. Kierujemy ich też do odpowiedniego aeroklubu, w którym stawiać muszą pierwsze kroki kandydaci na pilotów wszystkich rodzajów lotnictwa.

Prosimy więc o ponowne napisanie do nas i podanie swojego dokładnego adresu. Odpiszemy listownie. „Krysi z Olsztyńskiego" podajemy adres najbliższego (prawdopodobnie) miejsca jej zamieszkania aeroklubu, do którego powinna się zgłosić w sprawie szkolenia na szybowcach: Aeroklub Warmińsko Mazurski — Olsztyn, Lotnisko Dajtki.

SUKCESY ADAMA WITKA ZA OCEANEM

„Kiedy Adam Witek, nasz czołowy pilot szybowcowy i były mistrz świata, startował w Ameryce i jakie tam osiągnął sukcesy?" — pyta w swym liście **Antoni Kalisiak z Ostrowca Św.**

Adam Witek startował w roku 1963 w XXX Szybowcowych Mistrzostwach Stanów Zjednoczonych (2—12 lipca 1963 r.) i XV Szybowcowych Mistrzostwach Kanady (16—25 lipca 1963 r.). Latając na szybowcu „Foka" w Stanach Zjednoczonych zajął trzecie miejsce, a w Kanadzie drugie miejsce.

LEKARZ ODPOWIADA

JERZY STROBA — SIEWIERZ, WOJCIECH KAŹMIERSKI — KUTNO, JAN MUSZYŃSKI — ZBĄSZYŃ, ANDRZEJ SZCZUROWSKI — WARSZAWA. Naczelnym zadaniem zapobiegania i higieny narządu słuchu jest niedopuszczenie do powstawania i powiarzania się swoistego urazu atmosferycznego, który nazywamy lotniczym zapaleniem ucha środkowego, czyli barotraumą. Nawarstwianie się tych urazów prowadzi do powstawania głuchoty zawodowej.

Pilot, który w czasie lotu zapomina o potrzebie stałej wentylacji uszu, ułatwia sobie zadanie przez połykanie śliny. Dmuchanie przez zaciśnięty nos jest bardziej skuteczne, jednak mniej godne polecenia ze względów fizjologicznych.

Jak traktować lekki katar w odniesieniu do wykonywania lotów? Liczne badania i doświadczenia mówią, że nie ma jakiejś sztywnej reguły. Zasadniczą rolę odgrywa tu osobista wrażliwość. Jedni piloci z takim stanem nosa wykonują loty bez żadnych złych następstw, inni natomiast odczuwają bóle uszu. Pewną pomocą w tym względzie jest stosowanie kropli do nosa (decyzje i zastosowania najlepiej zostawić lekarzowi), które przez zmniejszenie przekrwienia mogą zapewnić drożność trąbek na okres jednej godziny.

Spływająca wydzielina kataralna z nosa do gardła na skutek ssąco-tłoczącego działania różnicy ciśnień w czasie lotu może być tłoczona do przestrzeni uszu środkowych, powodując ostre zapalenie. Ogólnie mówiąc nieżyty lekkie bez obfitszej wydzieliny wymagają pewnej ostrożności i indywidualnego podejścia. Ostry nieżyt nosa jest przeciwwskazaniem w wykonywaniu lotów.

Inne stany chorobowe nosa, jak polipy i przerost tylnych końców muszli nosowych, wywołują tylko czasową niezdolność do wykonywania lotów i wymagają leczenia operacyjnego.

Na specjalne podkreślenie zasługuje tu tak zwane zahartowanie. Kąpiele rzeczne lub morskie, chłodne prysznice i mycie się zimną wodą, sporty i gry na otwartym powietrzu oraz spędzanie urlopów w miejscowościach klimatycznych zmniejszają nieżyty górnych dróg oddechowych (przeziębienie).

Dr HENRYK KLIMEK

KSIĄŻKI NADESŁANE

Adolf Jarczyk, Janusz Perliński — PIONOWZLOTY. Wydawnictwo MON. Warszawa 1966. Wydanie I. Seria „Sowy". Str. 216, cena 12 zł, nakład 3 280 egz.

Jerzy Domański — KARIERA SILNIKA TURBINOWEGO. Wydawnictwo MON. Warszawa 1966. Wydanie I. Seria „Sowy". Str. 224, cena 12 zł, nakład 2 780 egz.

Zbigniew Schneigert — WOJSKOWE KOLEJE LINOWE. Wydawnictwo MON. Warszawa 1966. Wydanie I. Seria „Sowy". Str. 120, cena 6 zł, nakład 1 500 egz.

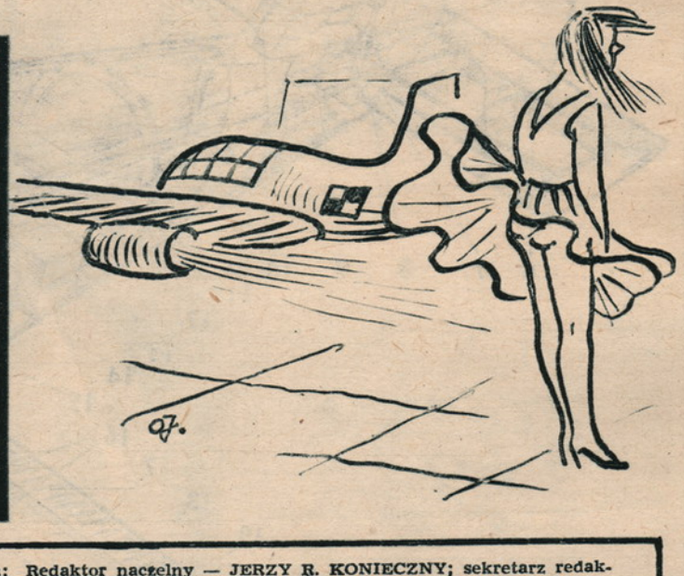
Mieczysław Łyżwiński — NOWE NAPĘDY RAKIETOWE. Wydawnictwo MON. Warszawa 1966. Wydanie I. Str. 296, cena 24 zł, nakład 1 500 egz.

Aleksander Palij — WOJNA RADIOWA. Wydawnictwo MON. Warszawa 1966. Str. 240, cena 12 zł, nakład 2 000 egz.

ZBIERAMY ZNACZKI

Reprodukujemy dwa znaczki z pięknej i kolejnej serii poczty węgierskiej (lotniczej), poświęconej zdobywaniu Kosmosu. Znaczek za 20 fillerów przedstawia amerykański statek międzyplanetarny „Mariner 4" (w kolorze szarym) nad pomarańczową kulą Marsa. Tło niebieskie. Znaczek za 30 fillerów przedstawia włoskiego satelitę „San Marco" na tle żółtej kuli ziemskiej z jasnobrązowymi konturami kontynentów. Satelita przedstawiony jest w kolorze fioletowym, tło brązowe. Wymiary znaczków — 35 mm x x 70 mm.

(kh)



WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

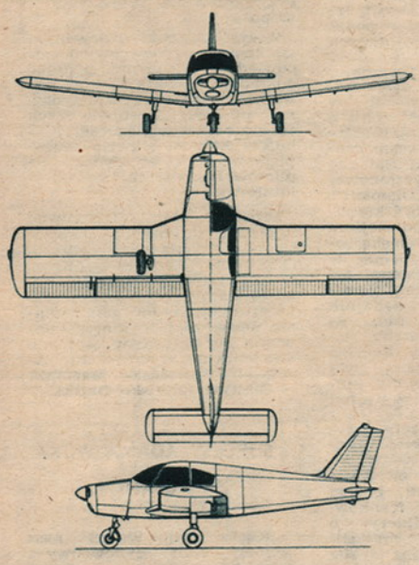
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

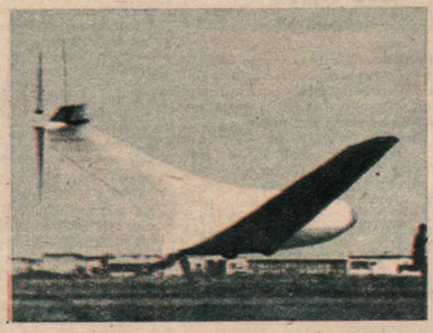
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4986 M-86

RAKIETĄ PO ŚWIECIE





MIĘŚNIOLOT JAPOŃSKI

Japoński mięśniolot „Linet" zbudowany z balsy i papieru, podczas jednego z licznych lotów, w których osiągnął wysokość 1,5 m i odległość 42 m. Dwułopatowe śmigło pchające. Mięśniolot został zbudowany przez studentów uniwersytetu w Tokio, pod kierunkiem profesora.

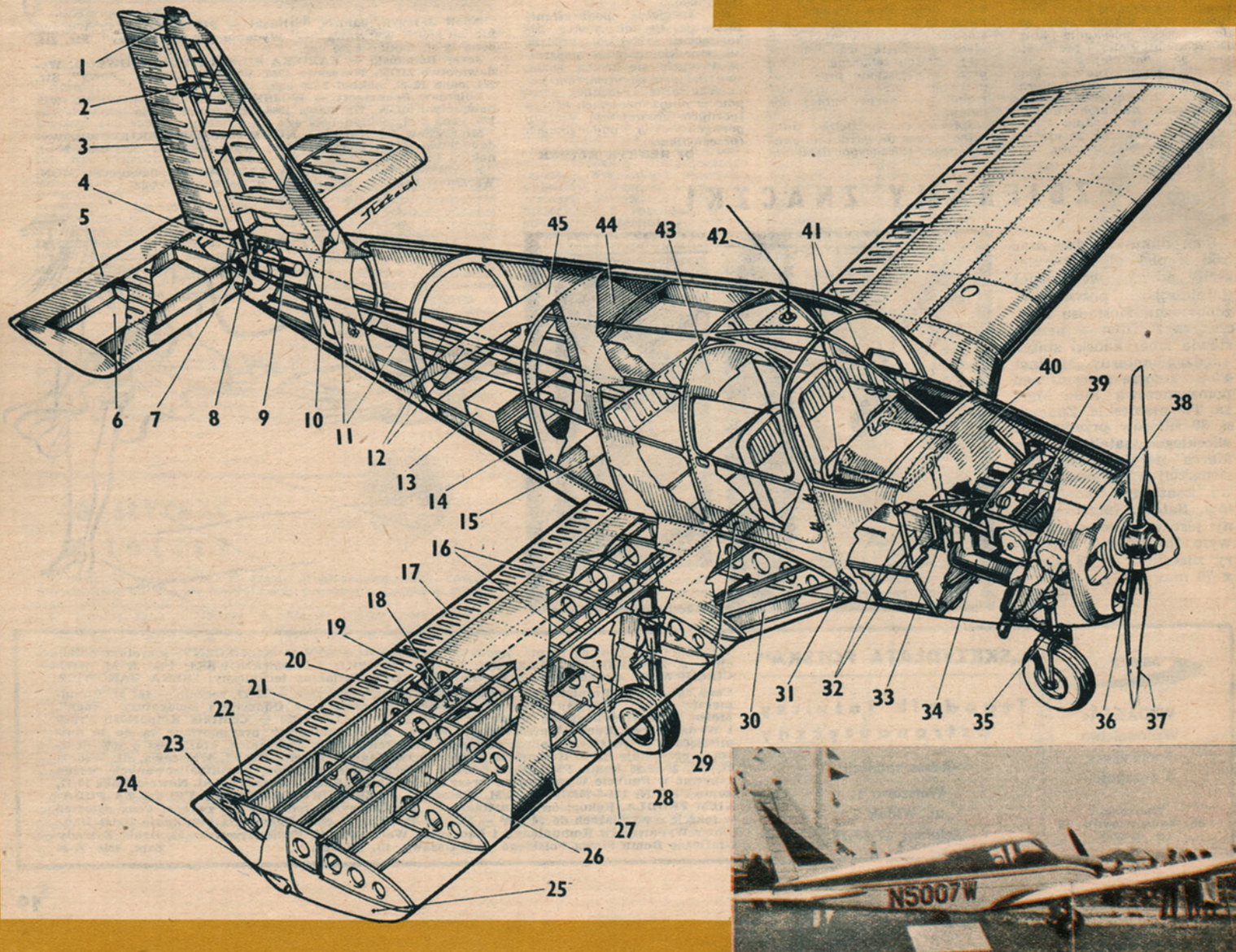
BIELIZNA LOTNICZA

Bielizna wkładana pod ubiór lotniczy jest utworzona z siatki przewodów plastykowych zapewniających obieg cieczy chłodzącej o regulowanej temperaturze. W ten prosty i skuteczny sposób chroni się pilota przed wysokimi temperaturami wywołanymi efektami aerodynamicznymi przy wielkich prędkościach lotu.

NOWY PODUSZKOWIEC

N-300 „Naviplane", to francuski poduszkowiec o ciężarze 30 T, mający przewozić 70—80 pasażerów oraz 8 samochodów. Jest on w opracowaniu. Obecnie przechodzi próby model do badań dynamicznych N-101 (na zdjęciu). Ma on długość — 5,2 m, szerokość — 3 m, ciężar — 430 kG. Załoga — 1 osoba. Silnik o mocy 43 KM. N-101 rozwija prędkość powyżej 50 km/h, co odpowiada prędkości przyszłego N-300 rzędu 100 km/h.

SAMOLOT TURYSTYCZNY PA-28 „CHEROKEE"

Nasz przekrój perspektywiczny przedstawia amerykański 4-miejscowy samolot turystyczno-dyspozycyjny Piper PA-28 „Cherokee". Konstrukcja metalowa. Rozpiętość — 9,15 m, długość — 7,1 m, wysokość — 2,2 m, pow. nośna — 14,85 m². Silnik — Lycoming O-320 B (160 KM). Ciężar własny — 545 kG, całkowity — 997 kG, obciążenie pow. — 67 kG/m². Prędkość max. — 222 km/h, min. — 90 km/h, wznoszenie — 3,55 m/sek, pułap — 4 570 m, zasięg — 915 km, start — 240 m, lądowanie — 167 m. Podwozie stałe. Są też wersje 2 i 6-miejscowe. Łącznie zbudowano (do 1.I.1965 r.) — 3157 maszyn. Dzienna produkcja 14 samolotów.

Oznaczenia: 1, 24 — światła nawigacyjne, 2, 3, 4, 10 — usterzenie pionowe, 5, 6, 7, 8 — usterzenie poziome, 9 — wyważenie statyczne statecznika poziomego, 11, 12 — napędy sterów, 13 — radio, 14 — akumulatory, 15 — bagażnik, 16, 18 — napędy lotek, 17 — klapy, 19, 20, 21, 22, 23 — lotki, ich okucia i wyważenie, 25 — zakończenie płata, 26, 29 — dźwigar, 27 — zbiornik paliwa, 28 — podwozie główne, 30 — dźwigar pomocniczy, 31 — okucie, 32 — pedały, 33, 41 — sterownice ręczne, 34 — tłumik, 35 — podwozie przednie sterowane, 36 — reflektor do lądowania, 37 — śmigło przestawialne, 38 — osłona z laminatu, 39 — silnik, 40 — przegroda ogniowa, 42 — antena UKF, 43 — drzwi, 44 — część środkowa kadłuba, 45 — odejmowana część kadłuba.